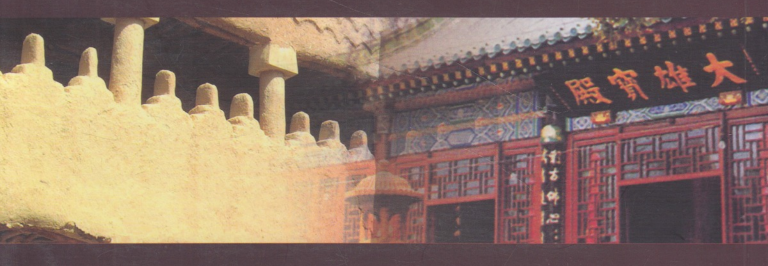
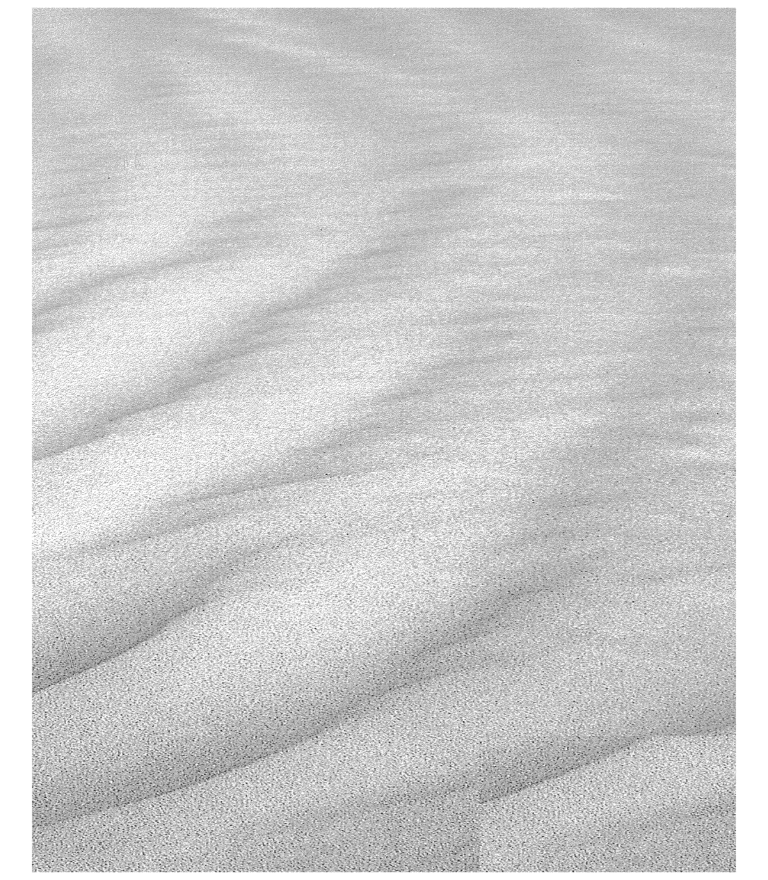
مكتبة الملك عبدالعزيز العامة
King Abdulaziz Public Library
阿布都阿奇滋国王公共图书馆



المملكة العربية السعودية وجمهورية الصين الشعبية

تاريخ العلاقات التجارية بين الصين والجزيرة العربية

تأليف: أ. د. علي بن إبراهيم الغبان





© مكتبة الملك عبدالعزيز العامة، ١٤٢٦هـ
فهرسة مكتبة الملك فهد الوطنية أثناء النشر

الغبان،علي بن ابراهيم
المملكة العربيةالسعودية والصين. تاريخ العلاقات التجارية بين الصين والجزيرة العربية / علي بن ابراهيم الغبان
الرياض، ١٤٢٧هـ
١٢٤ ص، ٢١×٢٥ سم
ردمك: ٥-٢٢-٧٠٨-٩٩٦٠
١ - السعودية-العلاقات الاقتصادية- الصين أ. العنوان
ديوي ٣٨٢،٠١٥٣١٠٥١ ١٤٢٧/١٤٢١
رقم الإيداع: ١٤٢٧/١٤٢١
ردمك: ٥-٢٢-٧٠٨-٩٩٦٠

مكتبة الملك عبدالعزيز العامة بالرياض
المملكة العربية السعودية
ص ب / ٨٦٤٨٦ الرياض / ١١٦٢٢
هاتف / ٠٠٩٦٦١٤٩١١٣٠٠ فاكس / ٠٠٩٦٦١٤٩١١٩٤٩
الموقع الإلكتروني / www.kapl.org.sa

تصدير

الحمدلله رب العالمين والصلاة والسلام على أشرف المرسلين نبينا محمد وعلى آله وصحبه أجمعين.

أبدع المجتمع الإنساني في مسيرة تطوره الطويلة حضارات متنوعة كان لها أثر إيجابي مباشر أدى إلى بلورة ذكاء البشرية..

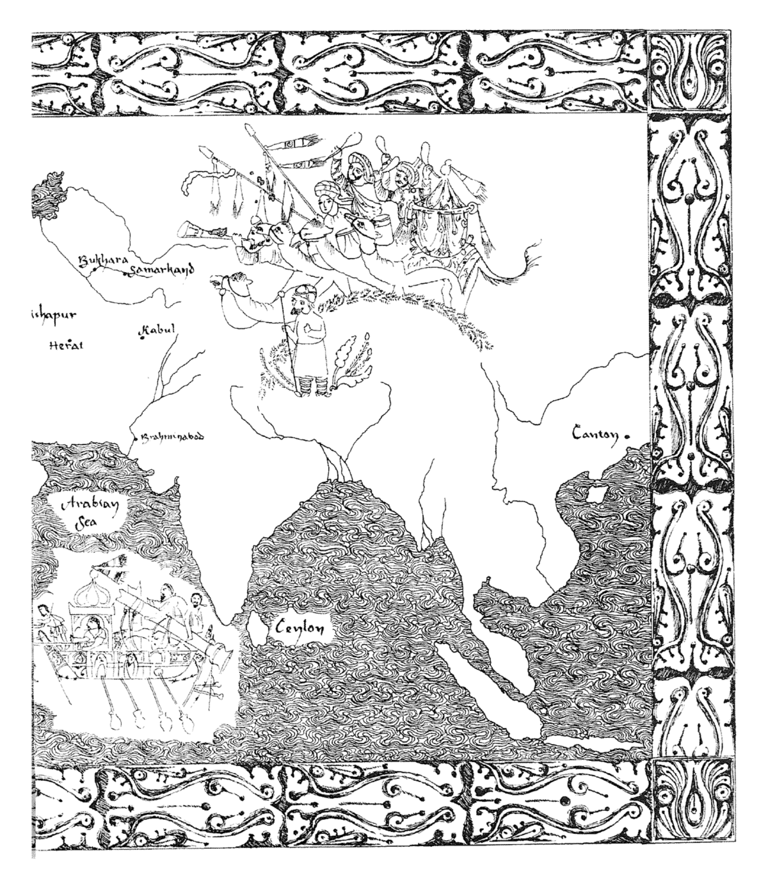
ومن بين الحضارات الزاهية، تبرز الحضارتان العربية الإسلامية والصينية لأمتين عريقتين من خلال مساهماتهما المتميزة والواسعة وإنجازاتها العلمية في مجالات كثيرة مثل: الفلك والتقويم والعلوم الجغرافية والرياضية والزراعية والطبية والاجتماعية وغيرها من المجالات، وتمخض تاريخهما التليد عن نوابغ من رجال الفكر والثقافة والسياسة والعلوم والفنون والآداب الذين أثروا المكتبة العربية والصينية بذخائر ومراجع عدة..

وتعود العلاقات العربية – الصينية إلى فجر التاريخ: وتمتد قبل ظهور الإسلام وبعده، حيث تبادل الطرفان التجارة عبر طرق الحرير البرية والبحرية التي تربط بين حواضر عربية وصينية كثيرة كمحطات مهمة لتجارة الجانبين وفي الوقت نفسه مراكز للإشعاع الثقافي والحضاري يلتقي فيها العرب القادمون إلى الصين والصينيون القادمون إلى البلاد العربية للتباحث في تجارة أثرت الأمتين.. وقد أسهم ذلك كثيراً على مر التاريخ في إرساء قواعد من التفاهم بين الجانبين مبنية على تراث حضاري عظيم دفع دائماً باتجاه تطوير هذه العلاقات وتنميتها في كل مجال، سيما في مجال الاقتصاد والتجارة الذي يعد صمام المنافع المشتركة بينهما.

وتعكس العلاقات المزدهرة بين المملكة العربية السعودية وجمهورية الصين الشعبية رؤية استراتيجية مشتركة، تعبر عن رغبة عميقة لتطوير هذه العلاقات التاريخية بين الشعبين إلى الأمام قدماً. ويجدر بنا آاستلهام ما سبق أن ذكره خادم الحرمين الشريفين الملك عبدالله بن عبدالعزيز أثناء زيارته التاريخية الأولى للصين عندما قال حفظه الله.. فنحن وإياكم بناة حضارة وورثة ماض مجيد، قدم أجدادنا للإنسانية مثل ماقدم أجدادكم الكثير مما يحافظ على روح حضارته القديمة بالتركيز على تراثها وتقاليدها واختيار نموذج التنمية والتحديث الذي يتمحور على ظروفها الواقعية وخصوصيتها واستيعاب معطيات العلم والثقافة للانطلاق نحو المستقبل. وتعزيزاً للعلاقات الثقافية بين المملكة العربية السعودية وجمهورية الصين الشعبية، تصدر المكتبة هذا الكتاب (المملكة العربية السعودية و جمهورية الصين الشعبية : تاريخ العلاقات التجارية بين الصين والجزيرة العربية) للأستاذ الدكتور علي بن إبراهيم الغبان عضو هيئة التدريس بكلية السياحة والآثار بجامعة الملك سعود ومستشار أمين عام الهيئة العليا للسياحة والثقافة والتراث، راجية أن يكون إضافة للمكتبة العربية والصينية وأن ينفع به المولى عز وجل...

والله من وراء القصد وهو الهادي إلى سواء السبيل..

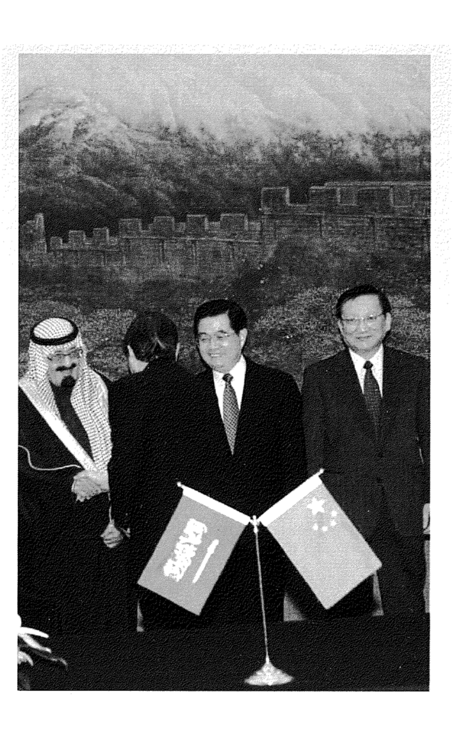
مكتبة الملك عبدالعزيز العامة



Bukhara
Samarkand
ishapur
Herat
Kabul
Brahminabad
Canton
Arabian Sea
Ceylon



Genoa
Pisa
Constantinople
Madinat al-Zahrah
Cordoba
Elvira
Palermo
Tunis
Kairouan
Sicily
Mediterranean
Sea
Fes
al-Qali
Antioch
al-Mina
Aleppo
Rakka
Apamea
Damascus
Cairo
Jerusalem
Alexandria
Teheran
Samarra
Baghdad
Al-Kufa
Basra
Susa
Persian Gulf
Red Sea
Jiddah
Mecca
Sana
Yemen
Aden
Kilwa





تقديم عن العلاقات السعودية - الصينية

تضرب العلاقات السـعودية - الصينية في أعماق التاريخ، فقد تواصل العرب والصينيون منذ قرون عديدة. ففي القرن الأول قبل الميلاد وصل البحارة والتجار العرب إلى جنوب الصين. وازدهرت تجارة الأواني الخزفية والبخور والصمغ والنسيج بين الجانبين، حيث كان البحارة العرب يهيمنون على مثلث التجارة في بحر العرب بين شرق أفريقيا وجنوب الجزيرة العربية والخليج من جهة، وبين السواحل الغربية للهند من جهة أخرى. وحين اتسع طموح هؤلاء البحارة إلى الإبحار شرقاً إلى ما وراء الشواطئ الهندية، وصلوا إلى جزر جنوب شرق آسيا، ومن هناك وصلوا عن طريق الملايو إلى الموانئ الصينية الجنوبية. وتشير بعض الدلائل التاريخية عن زيارات بعض البحارة والتجار الصينيين إلى الموانئ الجنوبية للجزيرة العربية، وإلى موانئ الشاطئ الشرقي للبحر الأحمر، ولعل من أشهر هذه الرحلات الرحلة التي قام بها البحار الصيني المسلم (زنج هي) في عدة حملات بحرية خلال حكم (أسرة منج) عام ١٤٠٥م إلى سبعة وثلاثين بلداً في جنوب آسيا وسواحل جزيرة العرب وأفريقيا، حيث زار كذلك سواحل الخليج العربي ومكة المكرمة.



ومن خلال هذا التداخل التجاري والحضاري بين الجانبين تعرف جزء من الشعب الصيني على الثقافة العربية وعلى الحضارة الإسلامية، ودخلوا في دين الإسلام. وهكذا كانت التجارة الإقليمية تحمل طابعاً ثقافياً وحضارياً يؤثر في تاريخ الشعبين العربي والصيني ويترك بصمات عميقة على حياة الناس وثقافتهم وذاكرتهم الاجتماعية.



وانتشر الإسلام منذ القرن السادس الميلادي وحتى اليوم في أرجاء الصين، حيث دخل في دين الإسلام زهاء عشرون مليون مسلم صيني، يصلون في أربعة وثلاثين ألف مسجد يؤمهم حوالي ٣٥٠٠ مسجد، ألف إمام، ويدرسون في عشر كليات إسلامية، والعديد من المدارس الإسلامية الأخرى في أرجاء متعددة من البلاد.

وفي العصر الحديث تعاطفت جمهورية الصين الشعبية مع القضايا العربية، وكانت من أوائل الدول التي اعترفت بمنظمة التحرير الفلسطينية، ودعمتها في سائر المحافل الدولية. واستمر تبادل أنواع السلع والتجارة بين الجانبين السعودي والصيني، حتى وإن لم تكن العلاقات الدبلوماسية قائمة. وأعطى تبادل التمثيل الدبلوماسي بينهما عام ١٩٩٠م دفعة قوية للعلاقات الثنائية، فزادت التجارة البينية بنيهما، حتى بلغت أكثر من ١٤,٥ بليون دولار عام ٢٠٠٥م.



ومن ناحية سياسية فقد تبنت حكومة خادم الحرمين الشريفين الملك عبد الله بن عبد العزيز سياسة انفتاح سياسي واقتصادي واسع مع بلدان شرق آسيا، وخاصة مع الصين. فقام خادم الحرمين الشريفين الملك عبدالله بن عبدالعزيز بزيارة إلى عدد من تلك البلدان، حين كان ولياً للعهد، وكان من أهمها زيارته لجمهورية الصين الشعبية في أكتوبر من عام ١٩٩٨م. حيث التقى سموه حينئذ فخامة الرئيس الصيني (جيانغ زمين)، وكذلك فخامة رئيس الوزراء الصيني. وفي العام الذي يليه، نوفمبر ١٩٩٩م، قام فخامة الرئيس الصيني بزيارة رسمية إلى المملكة كما زار سمو ولي العهد الأمير سلطان بن عبد العزيز الصين في أكتوبر من عام ٢٠٠٠م، وأجرى محادثات مهمة سياسية واستراتيجية مع القادة الصينيين.

وتبادل القادة وجهات النظر الخاصة بإقامة سلام دائم يقوم على العدل في المنطقة العربية، وعودة الحقوق الشرعية للشعب الفلسطيني، وتحرير الأراضي المحتلة بما في ذلك القدس الشريف، كأساس وقاعدة لبناء سلام دائم وعادل يضمن عودة الاستقرار إلى هذا الجزء الهام من العالم.



وأقر الجانبان بضرورة اعتماد عملية السلام في الشرق الأوسط على مبدأ الأرض مقابل السلام، وأيدت الصين في الأمم المتحدة منذ عدّة عقود الحقوق المشروعة للشعب الفلسطيني وحقه في إنشاء دولته المستقلة.

وحين زار فخامة وزير الخارجية الصيني (لي زاو زنج) مدينة جدة في ٨ سبتمبر ٢٠٠٤م، اتفق الجانبان على بدء حوار سياسي منتظم، وتشكيل لجنة سعودية – صينية مشتركة برئاسة وزيري الخارجية في البلدين الصديقين. ومنذ نهاية التسعينات وحتى الوقت الحاضر، تسارعت وتيرة اللقاءات والاجتماعات الثنائية بينهما، وتوّج ذلك بزيارة خادم الحرمين الشريفين الملك عبد الله إلى الصين في ٢٢ – ٢٤ يناير من عام ٢٠٠٦م. وكانت هذه أول زيارة يقوم بها عاهل سعودي إلى الصين. وقد ضم الوفد عدداً كبيراً من المسؤولين السعوديين ورجال الأعمال وحوالي ٢٠ مثقفاً وصحافياً سعودياً.



وقد وقع جلالته وفخامة الرئيس الصيني (هو جينتاو) على خمس اتفاقيات خاصة بالتعاون الاقتصادي والثقافي والعلمي المشترك. كما شملت هذه الاتفاقيات بنوداً خاصة بالتعاون في مجال النفط والغاز والمعادن، حيث تعد الصين ثاني أكبر مستهلك نفط في العالم، وتستورد ١٧ ٪ من احتياجاتها النفطية من المملكة.

وتعتبر الصداقة والشراكة بين الجانبين السعودي والصيني ذات أبعاد ثقافية وحضارية. فقد بدأت بالفعل وزارة التعليم العالي السعودية بفتح المجال أمام الطلاب الدارسين لتلقي دراساتهم الجامعية والعليا في الجامعات الصينية. كما وقّع الصندوق السعودي للتنمية اتفاقيات لتطوير بعض مناحي التخطيط العمراني والحضري لمدينة (أكسو) الصينية، واتفق الطرفان الصيني والسعودي على التعاون كذلك في مجال التدريب المهني.

وترتبط المملكة العربية السعودية وجمهورية الصين الشعبية بعلاقات قوية في مجال الطاقة. فلقد منحت المملكة عام ٢٠٠٤م امتياز تنقيب عن الغاز لشركة (سينوبك) الصينية. ويشمل الامتياز منطقة تمتد إلى مساحة



٤٠ كم مربع في صحراء الربع الخالي. وتشترك شركة أرامكو السعودية في ملكية ٢٠ ٪ من رأسمال الشركة الجديدة التي أنشئت لهذا الغرض.

كما اشـــتركت شركة أرامكو مع شركة (ســـينوبك) الصينية في يوليو من عـــام ٢٠٠٥م. في ملكية ٤٥ ٪ من مصفاة صغيرة للنفط في شـــمال شـــرق الصـــين. ودخلت الشـــركة مع شـــركة (فوجيـــان) للبتروكيماويات في نفس السنة، في مشروع مشـــترك مع شركة (إكسون موبيل) لإقامة مجمع ضخم للبتروكيماويات في الصين. بتكلفة تبلغ ٣.٥ بليون دولار. كما شـــمل مشروع شركة فوجيان تسويق المواد النفطية في حوالي ٦٠٠ محطة للبنزين تمتلكها الشركة الجديدة.

وهناك تعاقدات وتبادلات تجارية وصناعية في مجال صناعة الأســـمنت والاتصـــالات والبنية التحتيـــة أبرمت بمليارات الـــدولارات عام ٢٠٠٥ بين الشركات السعودية والشركات الصينية المناظرة.



ولا شـــك أن هذه العلاقات المزدهرة بين البلدين الصديقين تعكس رؤية اســـتراتيجية مشـــتركة، كما تعبر عن رغبة لتعميق العلاقات التاريخية بين شـــعب المملكة العربية السعودية، وشعب جمهورية الصين الشعبية في جميع المجالات، بما يخدم المصالح العليا للبلدين الصديقين : ولعل هذه الدراســـة العلميـــة توضح تاريخ العلاقات التجارية بـــين الصين وجزيرة العرب، والتي بدأت قديماً واســـتمرت لآلاف السنين من التواصل التجاري والثقافي الذي نأمل أن يتم تعزيزه وتطويره في الوقت الحاضر.

د. صالح عبدالرحمن المانع

تاريخ العلاقات التجارية بين الصين والجزيرة العربية

طوال آلاف السنين التي سجل فيها الإنسان تاريخه، كان الشرق مصدرًا لقائمة من السلع الثمينة هي الأكثر رواجاً في تجارة العالم القديم، وبالإضافة إلى إنتاجهم لهذه السلع لعب سكان الشرق بقسميه الأقصى والأدنى دورًا مهماً في نقل هذه السلع الثمينة إلى المستهلكين لها في كل موقع من قارات العالم الثلاث المعروفة آنذاك.

طرق الحرير

كان المحور العالمي الأكثر أهمية للتجارة الدولية في العالم القديم يمتد من الشرق إلى الغرب ويليه في الأهمية محور آخر يسير بعكسه من الغرب إلى الشرق، وقد نقلت التجارة المتداولة في هذين المحورين على طرق برية وبحرية أطلق عليها بعض الباحثين الأوربيين مسمى طرق الحرير، نسبة إلى الحرير الصيني الذي كان يعد أنفس سلعة ينقلها التجار على هذه الطرق[1].



---

(١) هذه التسمية حديثة عمرها لا يتجاوز أواخر القرن الماضي ويعتقد بأن أول من أطلقها الجغرافي والجيولوجي فرديناند فون ريشتهوفن في كتابه حول رحلته الاستكشافية إلى الجزء الغربي من بلاد الصين، انظر حول ذلك سامي محلي، على طريق الحرير، ط١. دمشق ١٩٩٤م، ص: ٥٤، ٥٥، ٥٨.

طريق الحرير الشمالي (الطريق البري)

كان لطرق الحرير المتجهة من الصين شرقاً مساران رئيسيان:

أحدهما شمالي وهو طريق الحرير البري الذي يبدأ في الصين وينتهي بأوروبا ماراً ببلاد آسيا الوسطى حتى ينتهي إلى أنطاكيا على الشاطئ الشرقي للبحر المتوسط حيث يواصل بحرًا إلى سواحل إيطاليا ومنها يستمر براً إلى أسبانيا وبلاد أوروبا الغربية[٢]، وتقع على هذه الطريق سلسلة كبيرة من المدن والعواصم العريقة استفادت من وجودها على مساره فكانت مراكز تجارية وحضارية مهمة أسهمت في التواصل الاقتصادي والثقافي بين الشعوب على مر التاريخ.

طريق الحرير الجنوبي (الطريق البحري)

وأما المسار الآخر فيعرف بالمسار الجنوبي وهو طريق الحرير البحري الذي يبدأ من ميناء كانتون بالصين ويعبر بحار الصين ثم يلتف حول سواحل شبه القارة الهندية ليدخل في البحار المحيطة بالجزيرة العربية حيث يتفرع إلى فرعين أحدهما يتجه شمالاً في مياه الخليج العربي ليصل إلى

---

(٢) الموسوعة البريطانية مادة Silk Roads وتقدر الموسوعة طول الطريق البري بثمانية آلاف ميل وهي المسافة التي تفصل بين مدينتي قادس الأسبانية الواقعة على المحيط الأطلسي ومدينة شنغهاي الصينية الواقعة على المحيط الهادي. ويعبر هذا الطريق جبال البرانس في آسبانيا ويمر على شواطئ البحر المتوسط الشمالية في فرنسا وإيطاليا حتى يصل إلى جنوة وروما والبندقية وبرينديزي حيث يستمر بحراً إلى القسطنطينية (استانبول) ثم أنطاكيا ومنها يسير براً إلى بلاد فارس ويتابع إلى مدينة مشهد ثم يتجه إلى بخارى وسمرقند وكاشغر وفرغانة حيث يتفرع إلى فرعين أحدهما يمر بأطراف صحراء تاكلاماكان الشمالية والآخر بأطرافها الجنوبية حتى يصل إلى مدينة آنسي Ansi وشيايوكوان Chia Yukuan ويومين Yumen بوابة سور الصين ومنها يتصل بالطريق الإمبراطوري الرئيسي إلى سيان حتى ينتهي في مدينة شنغهاي.
ويرى البعض أن هناك طريق حرير ثالثة تربط الصين بالهند وجنوب شرق آسيا (انظر: سامي محلي، على طريق الحرير، ص ٢١).

بلاد فارس وبلاد ما بين النهرين، وفرع آخر يتجه غرباً إلى سواحل اليمن والحبشة ثم يسلك البحر الأحمر ليصل إلى سواحل الحجاز ودول حوض البحر الأبيض المتوسط الواقعة في أوروبا وشمال أفريقيا.

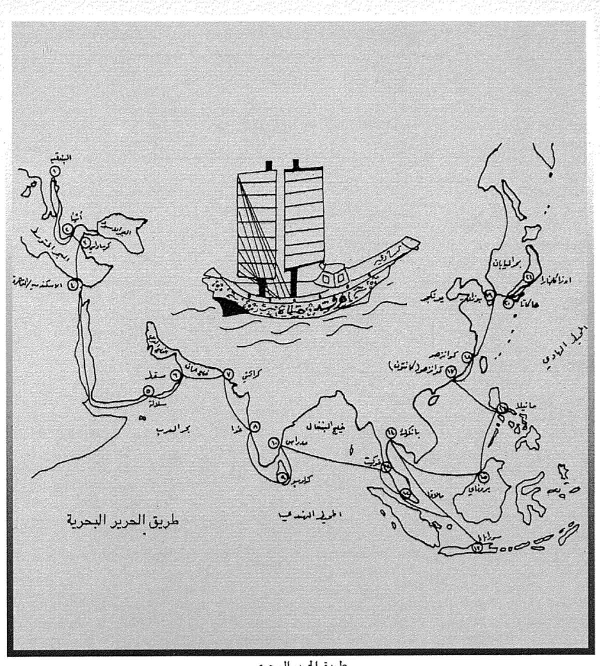
وتتفرع من هذين المسارين الرئيسين طرق فرعية كثيرة تذهب في جميع الاتجاهات فتصل إلى الأمم الواقعة إلى الشرق من الصين وإلى أقصى شمال أوروبا وأدغال أفريقيا. وعلى هذه الطرق كانت تنتقل إلى جانب البضائع الثقافات والأفكار والدعاة والرحالة والمكتشفون والمغامرون والباحثون عن الحقيقة، ولذلك فإن طرق الحرير هي في حقيقتها طرق التجارة الدولية والحوار الحضاري بين الشعوب.

وفي هذا البحث نتناول بالحديث تاريخ العلاقات التجارية بين الصين وجزيرة العرب، والحديث عن هذه العلاقات سوف يشمل بالضرورة طريق الحرير الجنوبي البحري الذي تشكل الجزيرة العربية وبحارها المحيطة بها أهم أجزائه وواسطة العقد على مساره.



العلاقات في عصور ما قبل الإسلام

كان الصينيون يجوبون مياه المحيط الهندي منذ العصور القديمة السابقة للميلاد، وكانت سفنهم تقوم برحلات طويلة فيما بين الموانئ الصينية وموانئ الهند الغربية، ومثل ذلك كان يفعل العرب، فقد كانت سفنهم تبحر من موانئ الخليج العربي وساحل اليمن إلى موانئ الهند الغربية وإلى ساحل جنوب الهند حيث يلتقون هناك بالتجار الصينيين ويحصلون منهم ومن التجار الهنود على بضائع الصين والهند ويبيعونهم بضائع الجزيرة العربية الثمينة التي كان من أهمها البخور والعطور والنحاس واللبان واللؤلؤ، وبوصول البضائع



طريق الحرير البحري

الصينيـــة والهندية إلى موانئ الجزيرة العربيـــة كان التجار العرب ينقلونها على متن سفنهم وعلى ظهور قوافلهم عبر شبكة من الطرق البرية والبحرية إلى بلاد فارس وبلاد ما بين النهرين والشام ومصر وساحل الحبشة.

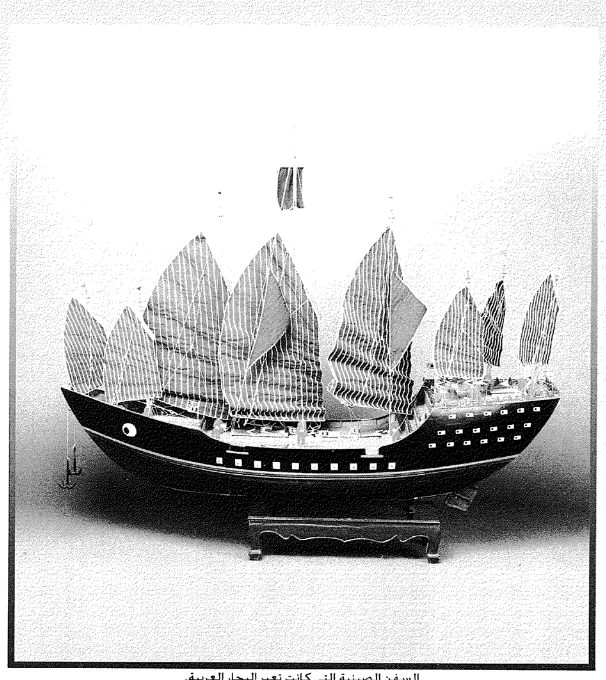
تدخلات الآشوريين والفرس

كثر ثراء العرب من التجارة بالمواد الناتجة عن جزيرتهم وتلك المســتوردة من الهند والصين، وقد جلب هذا الثراء على العرب نقمة القوى والشــعوب المحيطة بجزيرتهم الذين كانوا يتبايعون معهم بتجارة الشرق الأقصى، فمنذ نهايــات الألف الثالث قبل الميلاد حاول الآشــوريون فرض ســيطرتهم على تجارة الشرق التي يقوم العرب فيها بدور الوسطاء، فقد عبرت إحدى الوثائق الأكادية القديمة عن نجاح الإمبراطور سرجون ملك أكاد (٢٣٠٠ق م) في جلب مراكب مجان ودلمون وملوخة إلى ميناء آكاد[٣]، والمعروف أن مجان هي عمان ودلمون هي البحرين وملوخة هي بلاد الســند، وقد حاول الفرس أيضاً منذ عصورهم القديمة مزاحمة العرب على منافع هذه التجارة فجهزوا حملة في عهد إمبراطورهم دارا الكبير (٥٢١ ٤٨٥ق.م) نجحت في الدوران حول شبه الجزيــرة العربية من الخليج العربي إلى خليج الســويس ووصلت إلى مصر بهدف السيطرة على مســاري طريق الحرير البحري: مسار الخليج العربي ومسار البحر الأحمر، وبالتالي احتكار تجارة الشرق الأقصى وإقصاء عرب



---

(٣) إسماعيل الأمين. العمانيون رواد البحر. ط١. الناشر: رياض الريس. لندن. ١٩٩٠م. ص ١١.



السفن الصينية التي كانت تعبر البحار العربية.

الجزيرة العربية عن الميدان ولكن حملة الملك دارا لم يدم نجاحها ولم تتكرر مــرة أخرى في التاريخ، ولذلــك فهي لا تعدوا كونها مغامــرة[٤]. كما حاول اليونانيون أيضاً فرض ســيطرتهم علــى الملاحة في البحر الأحمر والخليج العربي، وكانت لهم مستوطنة في جزيرة فيلكة الواقعة حالياً بدولة الكويت، كما أن الفرس في العصور التالية اســتطاعوا فرض ســيطرتهم على تجارة الصــين والهند المارة بالخليج العربي، ولكن ســيطرتهم لم تحرم العرب من المشــاركة الفاعلة في حركة هذه التجارة نظراً لخبرتهم الطويلة ومعرفتهم الواسعة ببناء السفن والإبحار في مياه المحيط الهندي، ولحاجة الفرس إلى موانئهم التــي كانت تمثل نقطة الانطلاقة لمراكب الصين والهند. ويســتمر التنافــس بين العرب والفرس على تجارة الشــرق في مد وجزر في العصور التالية: ففي أيام الفرثيين، الذين سقطت دولتهم في فارس في أوائل القرن الثالث الميلادي، أصيبت تجــارة الخليج القادمة من الهند والصين بنوع من الانكماش نتيجة تشجيع الفرثيين لنقل تجارة الصين على الطريق البري الذي يمر عبر أراضيهم، ولكن سياسة خلفائهم الساسانيون جاءت معاكسة فعملوا على تشــجيع التجارة عن طريق الحرير البحري وانتقل الاهتمام إلى موانئ شــمال عمان والبحرين وســاحل هجر[٥]، وقد لعب ميناء أبو لوكس (الأبله) دوراً مهمــاً فــي التجارة مع الصين والهند حيــث كان من أهم موانئ أعالي



(٤) حسن صالح شهاب، فن الملاحة عند العرب، دار العودة، بيروت: ١٩٨٢م، ص ٣٩.
(٥) اسماعيل الأمين، العمانيون رواد البحر، ص ١٦.



توابل وعطور وبخور ومواد نباتية ومعدنية تمثل أساس البضائع التجارية المتبادلة بين الصين والهند وجزيرة العرب.

الخليج العربي ومنه كانت تصدر حاصلات بلاد ما بين النهرين وفارس إلى الهند والصين وإليه كانت تصل أخشاب الصندل والأبنوس والحرير الصيني وكان به مراكز جمركية تجبي الضرائب لكسرى[٦].

ولا نجد فيما اطلعنا عليه من مصادر تاريخية وأدلة أثرية ما يشير إلى وصول سفن العرب إلى سواحل الصين أو وصول سفن الصينيين إلى موانئ الجزيرة العربية في الحقب التاريخية السابقة للميلاد أو في القرون الميلادية الأولى ولكن المصادر تشير إلى أن البضائع الصينية المنقولة على طريق الحرير البحري تصل إلى الهند على السفن الصينية والهندية ثم تجلب إلى موانئ الجزيرة العربية من أسواق الهند وسيلان على سفن عربية وفارسية وهندية، فقد كانت السفن الهندية تبحر في عصور ما قبل الإسلام في المياه العربية وتصل إلى جزيرة سقطرى وإلى ساحل عدن وإلى موانئ صحار والبحرين والأبله التي كانت بها جاليات هندية في تلك الفترة[٧]، وذاعت شهرة السفن الهندية التي تجوب مياه الخليج وبلغت حداً جعلت أحد شعراء العرب قبل الإسلام وهو لبيد بن ربيعة يضرب بها المثل في طولها وعرضها وفي إحكام عملها[٨].



---

(٦) جواد علي. المفصل في تاريخ العرب قبل الإسلام. دار العلم للملايين. بيروت: ط٣. ١٩٨٠م. جـ٧. ص ٢٧٥.

(٧) جواد علي. المفصل في تاريخ العرب. جـ٧. ص ص ٢٥٦، ٢٨٤.

(٨) شرح ديوان لبيد. ص ١٤٢، جواد علي. المفصل في تاريخ العرب. جـ٧. ص ٢٤٩.



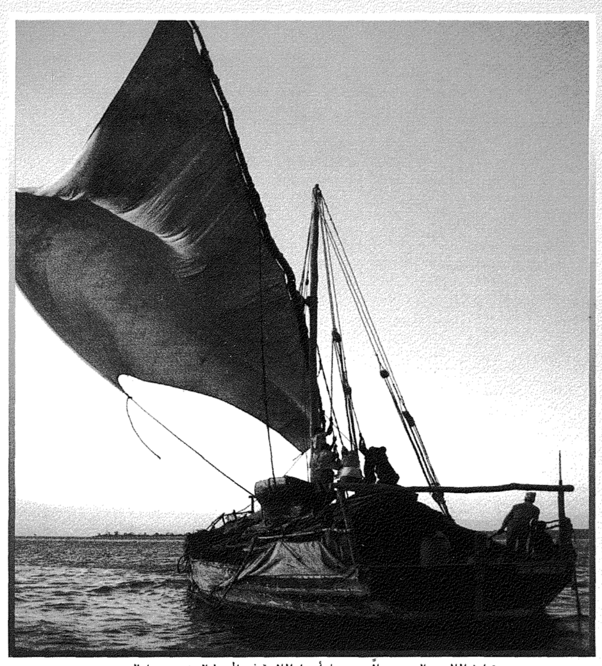
السفن العربية العابرة للمحيطات

وننتقل الآن إلى الحديث عن الفرع الآخر لطريق الحرير البحري وهو الفرع الذي يصعد البحر الأحمر حتى يصل إلى مصر وحوض البحر الأبيض وهنا نجد أيضاً أن الممالك العربية التي نشأت في جنوب الجزيرة العربية وفي الشمال على امتداد الطرق البرية المحاذية لسواحل البحر الأحمر فرضت سيطرتها على الملاحة وعلى تجارة الشرق السائرة في البحر الأحمر، وساعدهم في ذلك خطورة الملاحة في هذا البحر نتيجة لكثرة الشعاب المرجانية فيه وما يتطلبه من خبرة بالممرات المائية العميقة ومداخل موانيه ومخارجها، وهي معلومات حرصوا على الاحتفاظ بها لأنفسهم. وفي قصة التاجر اليمني المعيني زيدإل الذي عثر على نقش باسمه في الجيزة بمصر ترد إشارة إلى أقمشة قدمت له وحملها على سفينته وكان ذلك على الأرجح في القرن الثالث قبل الميلاد في عهد بطليموس الثاني (٢٨٥-٢٤٦ق م)[٩]. وكان العرب البليميين وهم من سكان سواحل شمال الحجاز وأقدم من سكن من العرب في سواحل جنوب مصر يعملون في تجارة البطالمة التي تصل إلى موانئ البحر الأحمر الواقعة على الشاطئ المصري، ويعتقد بعض الباحثين أن البليميين هم جماعة من قبيلة بلي التي كانت ولا تزال تسكن المنطقة الواقعة حول ميناء الوجه[١٠].



(٩) جواد علي، المفصل في تاريخ العرب، جـ٧، ص ٢٦٤.

(١٠) علي غبان، شمال غرب المملكة بحوث في التاريخ والآثار- مطبعة سفير، الرياض: ١٤١٤هـ، ص ١٤٢.



توارث الملاحون العرب جيلاً بعد جيل أسرار الملاحة في المحيط الهندي وبحار الصين

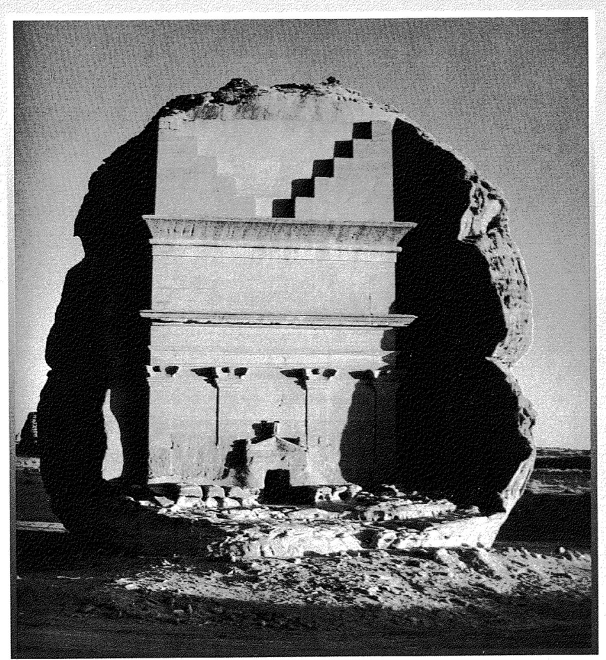
وخلال القرن الأول قبل الميلاد ازدهرت تجارة الشـرق المارة عبر الموانئ اليمنية والعمانية، وأنشـأ أحد ملوك شبوة الذي فرض سيطرته على جنوب عمان ميناء في منطقة ظفار عرف باسـم سـمهرم سرعان ما أخذت تؤمه السـفن المتجهة إلى الشـرق[11]. وتصف كتابات الرحالـة اليونانيين الذين زاروا المنطقة في تلك الفترة نشـاط حركة التجارة في موانئ البحر الأحمر الجنوبية والشـمالية، فعن ميناء Muza وهو ميناء المخا يذكر صاحب كتاب الطواف حول البحر الإرتري أنه وجده مزدحماً بالمراكب وأصحاب السـفن والملاحـين العرب، والناس فيه في شـغل شـاغل بأمور التجـارة وهو تابع للملك الحميري كربئيل[12]. وفي شمال البحر الأحمر شاركت ممالك ديدان ولحيـان في التجارة البحرية المارة بموانئهم، ويصف سـترابون الذي عاش فـي القرن الأول قبل الميلاد تجارة حلفائهم الأنباط، وهم المسـيطرون على عدد من موانئ شـمال البحر الأحمر مثل لوكي كومي (ميناء الخريبة الواقع شـمال ضباء) وأكرا كومي (مرسـى كركمة الواقع جنوب الوجه)، ويذكر أن سـلع التجـارة تنقل من لوكي كومي إلـى البتراء ومنها إلـى فينيقية ومنها إلـى أمم أخرى، ويصف النبطيين بأنهم قـوم حرصاء مولعون بجمع الثروة وأن البضائـع التي يتاجرون بها بعضها مسـتجلب اسـتجلاباً كلياً وبعضها ليس مسـتجلب كله، ويقدم قائمة بالسلع المسـتجلبة شملت بالإضافة إلى أشـياء أخرى الثياب الأرجوانية والأصطرك والزعفران والقرفة والتماثيل والصور والقطع المنحوتة، ويحتمل أن بعض سـلع هذه القائمة مسـتورد من الشرق[13].

---

(١١) إسماعيل الأمين، العمانيون رواد البحر، ص ١٥.

(١٢) حسن صالح شهاب، فن الملاحة عند العرب، ص ٤٢.

(١٣) جبرا إبراهيم جبرا، بلاد العرب من جغرافية سـترابون، مجلـة المجمع العلمي العراقي، جـ٢، ١٣٧١هـ/١٩٥١م، ص ص ٢٦٥ ٢٦٩.



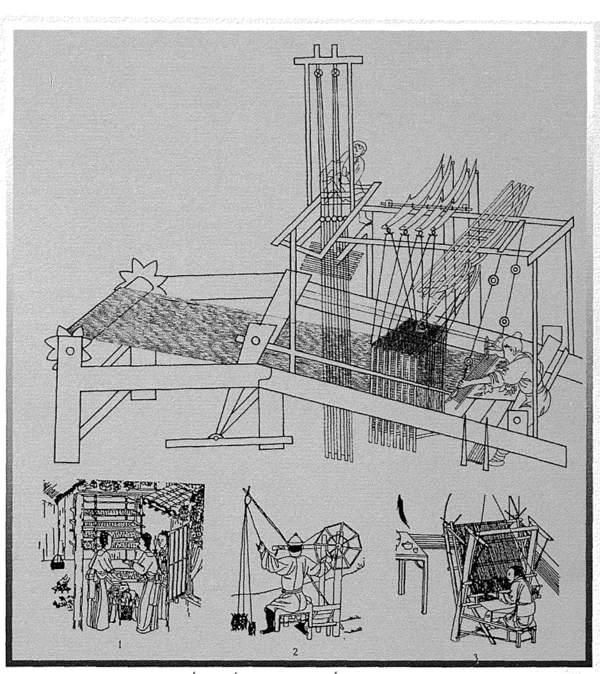
واجهه صخرية بمدائن صالح بالمملكة العربية السعودية (حضارة الأنباط)

تدخل اليونان

على أن السيطرة على تجارة الشرق العابرة للبحر الأحمر لم تكن للعرب على الدوام في القرون السابقة للميلاد فقد جرتهم منافع هذه التجارة وجرت بلادهم إلى حلبة الصراع والتنافس الدولي، وأدخلتهم في مواجهة مباشرة مع القوى الأوروبية القابعة في حوض البحر الأبيض: اليونان ثم خلفائهم الرومان ثم البيزنطيين، فلم يكن الحال في البحر الأحمر بأفضل مما كان عليه في الخليج العربي، فما أن سيطر اليونانيون على المناطق المحيطة بالجزيرة العربية في مصر والشام والعراق حتى سارعوا إلى فرض سيطرتهم الكاملة على طريق الحرير البحري، ولم يكن يضايقهم في ذلك إلا التجار والملاحون العرب، وقد وضع الإسكندر المقدوني خطة للسيطرة على سواحل جزيرة العرب تقضي بالاستيلاء على أرضها بكاملها والوصول إلى مطارح بضاعة الشرق فيها، بدلاً من أن ينتظر البضائع الصينية والهندية تأتي إليه في مصر والشام محملة على سفن عربية أو على ظهور جمال القوافل العربية، وتباع عليه بأسعار عالية، ولكن الإسكندر توفى قبل تنفيذ خطته وفشل والحمد لله مشروعه بوفاته[١٤]. وفي عهد خلفائه في مصر



(١٤) جواد علي. المفصل في تاريخ العرب، جـ٢، ص ص ٥، ٦.

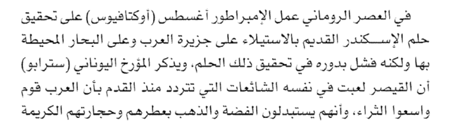


حافظ الصينيون على أسرار صناعة الحرير لأكثر من ألفي عام

عمل البطالمة على إعـــادة القناة القديمة التي كانت تربط بين النيل والبحر المتوســـط والبحر الأحمر فأمر بطليموس الثانـــي (١٨٥ ١٤٦ق.م) بإعادتها وســـير الســـفن البحرية من مصر إلى الهنـــد[١٥]. ولحماية تجارة الشـــرق المحمولة على ســـفنهم أسكن البطالمة جاليات يونانية في بعض موانئ البحر الأحمر وأطلقوا أســـماء يونانية على مستوطناتهم ومنها ميناء أمبلوني الذي كان يعتقد وقوعه في ميناء الوجه بشـــمال غرب المملكة العربية الســـعودية، غيـــر أن الأبحاث الأثرية التي أجريتها في ســـواحل البحر الأحمر أثبتت أن أمبلوني تقع في جزيرة فرســـان، حيث يوجد بالفعل في الجزيرة بقايا مبنى يوناني الطراز ونقوش يونانية، وليس هذا البحث مكاناً مناســـباً للتوسع في هذا الموضوع الذي أفصح عنه هنا للمرة الأولى.

تدخل الرومان

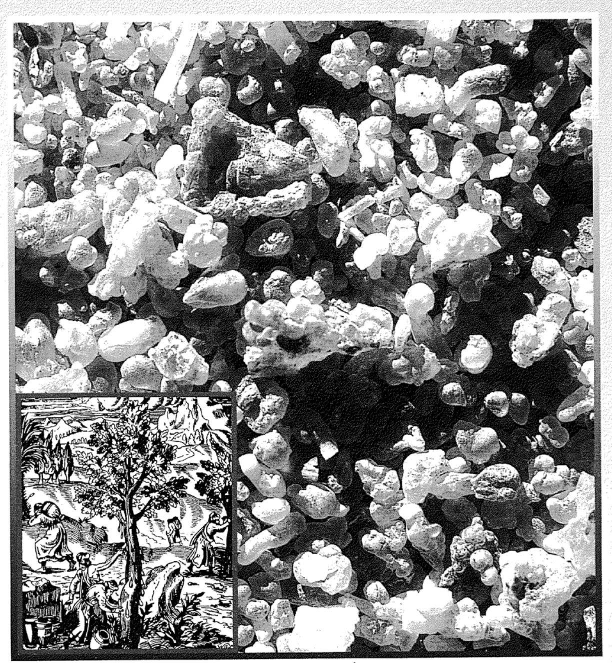




في العصر الروماني عمل الإمبراطور أغسطس (أوكتافيوس) على تحقيق حلم الإســـكندر القديم بالاستيلاء على جزيرة العرب وعلى البحار المحيطة بها ولكنه فشل بدوره في تحقيق ذلك الحلم، ويذكر المؤرخ اليوناني (سترابو) أن القيصر لعبت في نفسه الشائعات التي تتردد منذ القدم بأن العرب قوم واسعوا الثراء، وأنهم يستبدلون الفضة والذهب بعطرهم وحجارتهم الكريمة

---

(١٥) حسن صالح شهاب، فن الملاحة عند العرب، ص ٤٠.



- لبان الجزيرة العربية احد أهم الصادرات إلى الصين خلال جميع العصور.
- جمع اللبان من أشجار اللبان في الجزيرة العربية.

دون أن ينفقـوا على الغرباء ما يحصلون عليه، ولذلك جهز القيصر في عام (٢٥ـ٢٤ق.م) حملة بقيادة حاكمه على مصر أيليوس قالوس دخلت الجزيرة العربية من شمالها الغربي وسارت براً حتى سواحل البحر الأحمر الجنوبية وكان نصيبها في نهاية المطاف الفشـل، ولكن هذا الفشـل دفع القيصر إلى تشـجيع الملاحين الرومان على ارتياد البحار العربيـة والوصول إلى الهند مباشرةً واستبعاد الوساطة العربية في تجارة الهند والصين فزاد عدد السفن التي تسافر سنوياً إلى الهند في عهده إلى مائة وعشرين سفينة[١٦].

تدخل البيزنطيين



وفي العهد البيزنطي استفادت الموانئ المطلة على الخليج العربي وساحل اليمـن من الصراع الاقتصـادي بين الساسـانيين والبيزنطيين، حيث عمل الساسانيون على تقليص تجارة البيزنطيين البحرية المباشرة من الهند فقلت بذلك سفن البيزنطيين المبحرة في المحيط الهندي والخليج العربي، واكتفت سـفنهم بالوصول إلى باب المندب والسواحل الإفريقية لتتزود منها ببضائع الشـرق، ونجح الساسانيون في نقل التجارة البحرية للهند وسيلان والصين إلى الخليج العربي حيث لا يزاحمهم أحد فكانت بضائع الشرق تمر بموانئ صحار والبحرين حتى تصل إلى الأبله بالعراق، ويذكر المسـعودي أن سـفن الصين والهند كانت ترد إلى ملوك الحيرة الموالين للساسـانيين وتدخل في الفرات وترسـوا في ميناء الأبله[١٧]، ومن العـراق كانت بضائع الصين تنقل

---

(١٦) جواد علي، المفصل في تاريخ العرب، جـ٢، ص ص ٤٣ـ٤٨.



اللولؤ من الخليج العربي والبحر الأحمر. من البضائع النفيسة التي كانت تصدر إلى الصين.

إلى الشـام حيث تباع على البيزنطيين، وكان أهم مواد تلك التجارة: الحرير الصيني الذي اشـتد عليه الطلب عند البيزنطيين. ولكن البيزنطيون حاولوا بدورهم ضرب احتكار الساسـانيين لتجارة الشرق البحرية، وحرمانهم من الأمـوال التي تعود عليهـم من تجارة الحرير الصيني، واسـتعانوا في ذلك بالأحباش، ووضعوا لذلك اسـتراتيجية تهدف إلى سـيطرة الأحباش على سـواحل البحر الأحمر واليمـن التي تفصل بين أراضيهم في بلاد الشـام ومصر وموانئ تجارة الشـرق في المحيط الهندي، فسـاعدوا الأحباش في الاسـتيلاء على اليمن، حيث ذكر أن السفن التي نقلت جنود الأحباش التي استولت على اليمن سنة (٥٢٥م) كانت سفناً بيزنطية أمر القيصر بإرسالها إلى الحبشـة[١٨]، وفي عام (٥٣١م) أرسـل الإمبراطور جوستنيان وفدًا إلى أكسوم ليفاوض الأحباش في شـراء الحرير الصيني والبضائع الأخرى من الهند مباشـرةً وبيعه للبيزنطيين، وقد وافق الأحباش على ذلك[١٩]، ولإكمال الخطة الموضوعة عمل الأحباش بعد أن استقروا في اليمن على مد نفوذهم على الحجاز والسيطرة على سواحل البحر الأحمر العربية والاتصال أرضاً بالبيزنطيين في بلاد الشـام ومصـر، فجهز أبرهة الحبشـي حاكم اليمن حملة سـنة (٥٧١م) للاستيلاء على مكة وضم الحجاز وضرب نشاط قريش التجاري المتمثل في رحلة الشتاء والصيف، حيث كان تجار مكة يتجهون في

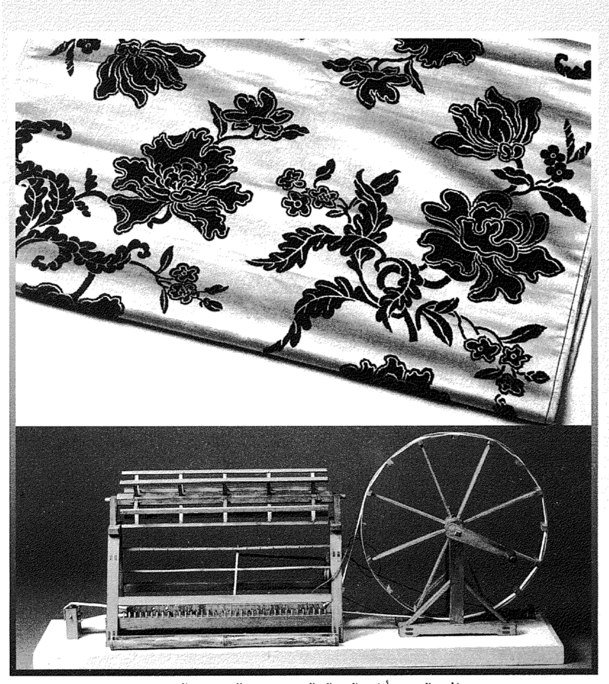


---

(١٧) المسعودي، مروج الذهب، دار الكتاب اللبناني، بيروت: ١٩٨٢م، جـ١، ص ٩٠.

(١٨) جواد علي، المفصل في تاريخ العرب، جـ٧، ص ص ٢٨١-٢٨٢.

(١٩) المرجع السابق نفسه، ص ٢٨٢.



الحرير الصيني أنفس البضائع التي تصدر من الصين عبر العصور

فصل الشــتاء إلى اليمن ويشترون بضائع الشرق القادمة إليها ليبيعوها في فصــل الصيف في بلاد الشــام. ولكن حملة أبرهة لــم تحقق أي نصر ولم تخضع مكة لسلطة الأحباش[٢٠].

ومــن جهة أخرى لم ينجــح التجار الأحباش في منافســة تجار الخليج مــن العرب والفرس على تجارة الشــرق. فقد كان هؤلاء قد اســتقروا في سيلان والهند ولعبوا لفترات طويلة دور الوسطاء في هذه التجارة فسقطت بذلك المخططات البيزنطية الحبشــية. ومما قضى على هذه الأحلام نهائياً تمكن الجيش الساســاني الــذي وصل إلى اليمن بحــراً من طرد الأحباش بمســاعدة اليمنيين الذين كانوا أعلنوا ثورة عامة على الأحباش في بلادهم. وهكذا يتضح أن السيطرة على أرباح التجارة الصينية والهندية كانت السبب الرئيس المحرك للأحداث التي شــهدتها جزيرة العرب في القرن الســادس الهجري. ويــرى الدكتور جواد علي أن حملة أبرهة على مكة لم تكن غايتها هدم الكعبة وحسب وإنما السيطرة الاقتصادية والسياسية[٢١].



العلاقات في الفترة الإسلامية

في بداية القرن الســابع الميلادي شهدت جزيرة العرب حدثاً مهماً غير مجرى التاريخ فيها إلا وهو دعوة الإســلام التي أنزلها الله على نبيه محمد في مكة. وخلال ســنوات قليلة انتشــرت هذه الدعوة وعمت جزيرة العرب.

---

(٢٠) جواد علي، المفصل في تاريخ العرب، جـ٧، ص ٢٨٢.

(٢١) المرجع السابق والصفحة نفسها.

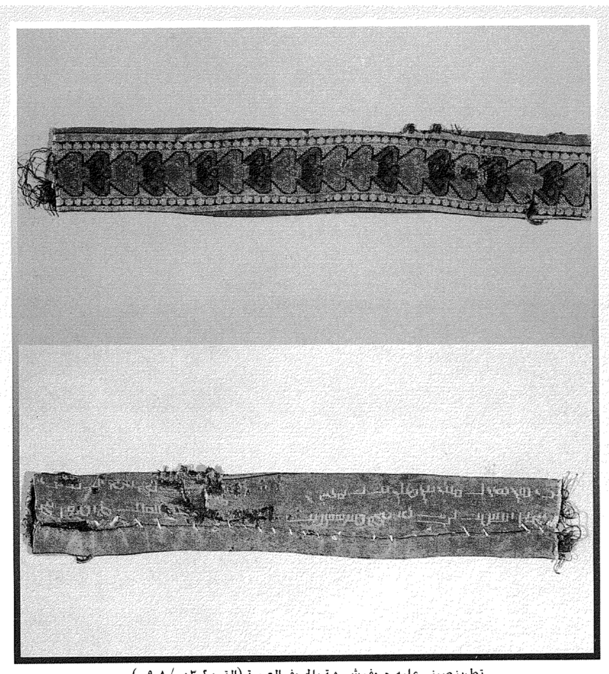


وكان للجمل أيضاً دور مهم في تحقيق التواصل المباشر مع الصين

وأصبح لها دولة قوية عاصمتها المدينة، وفي نقلة سريعة أخرى امتدت دولة الإسلام شرقاً وغرباً وضمت أملاك القوتين الساسانية والبيزنطية، ولم يبدأ القرن الثامن للميلاد إلا ونفوذ المسلمين يصل إلى الحدود الغربية للصين. وبذلك أصبحت الأجزاء الكبرى من طريقي الحرير البري والبحري واقعة في ديار الإسلام وخاضعة لنفوذ المسلمين، وهنا تبدأ صفحة جديدة في تاريخ العلاقات التجارية بين الصين وبلاد الإسلام عامة والجزيرة العربية على وجه الخصوص.

لقد خلقت الفتوحات الإسلامية كتلة اقتصادية عالمية كبيرة شملت مصر وشمال أفريقيا والجزيرة العربية وبلاد الشام والعراق وإيران وأجزاء كبيرة من أواسط آسيا، كما جمعت لأول مرة في التاريخ الخليج العربي والبحر الأحمر تحت سلطة واحدة. وكان لموقف الصينيين السلمي من هذا المد الإسلامي أكبر الأثر في تطور التجارة بينهم وبين أكبر كتلة اقتصادية شهدها العالم القديم، فلم يدخل الصينيون في صراع مع المسلمين الذين اقتربوا كثيراً من حدودهم بل استطاعوا بحكمتهم المعهودة التكيف مع الوضع الدولي الجديد والتغير الذي طرأ على موازين القوى في العالم، فسارعوا إلى الدخول في علاقات سلمية مع المسلمين، وركزوا على تطوير التجارة واستفادوا من الأمن والاستقرار الذي وفره المسلمون على مسارات طرق الحرير البرية والبحرية، فانطلق الصينيون بأنفسهم ينقلون بضائعهم إلى ديار الإسلام، وأخذت سفنهم تبحر شرقاً إلى الموانئ العربية في الخليج والبحر الأحمر وساحل اليمن وحضرموت، وبالمقابل سهلوا للتجار العرب المسلمين الوصول إلى بلادهم والإقامة بها ومزاولة التجارة في حرية وعدل وأمان، وأصبحت السفن العربية تصل بدورها مباشرةً إلى ميناء كانتون.





تطريز صيني عليه حروف شبيهة بالحروف العربية (القرن ٢-٣هـ / ٨-٩ م)

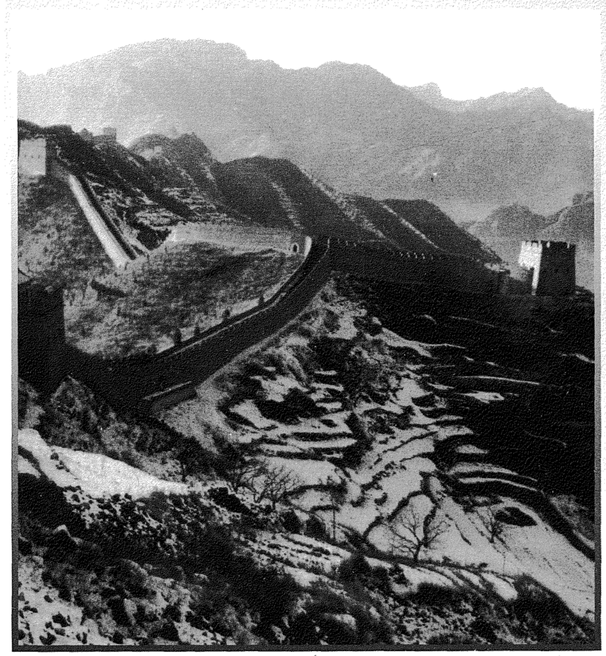
أول إشارة في المصادر العربية عن العلاقات السياسية بين الصين والجزيرة العربية في العهد الإسلامي يرجع تاريخها إلى عهد الخلفاء الراشدين، إذ تذكر المصادر العربية أن فيروز بن يزدجرد ابن ملك الفرس طلب مساعدة إمبراطور الصين في صد غارات جيوش العرب المسلمين الذين استولوا على بلاده وقتلوا أباه، وأن إمبراطور الصين اعتذر له ولم يقدم له العون العسكري الذي طلبه محتجاً ببعد المسافة، واكتفى بإرسال سفير من قبله إلى المدينة ليشرح قضية فيروز، وقيل أن الخليفة الراشد عثمان بن عفان أرسل أحد قواده لمرافقة السفير الصيني في عودته سنة (٦٥١م)، وأن إمبراطور الصين أكرم وفادة القائد المسلم[٢٢]. أما المصادر الصينية فقد ذكرت المسلمين لأول مرة في بداية القرن السابع الميلادي، فقد أشار مؤرخوا الصين في ذلك القرن إلى الدين الجديد الذي ظهر في مملكة المدينة، وتشير المصادر الصينية أيضاً إلى أن جماعة من المسلمين قدموا إلى كانتون في بداية حكم أسرة تانج (٦١٨-٩٠٦م) وحصلوا من إمبراطور الصين على إذن بالإقامة فيها واتخذوا لأنفسهم بيوتاً جميلة تختلف في طرازها عن البيوت الصينية[٢٣].



---

(٢٢) الطبري، تاريخ الأمم والملوك، جـ٤، ص ٢٦٤، جـ٥، ص ٧٣.

(٢٣) زكي محمد حسن، الصين وفنون الإسلام، بيروت: دار الرائد العربي، ١٤٠١هـ، ص ٨.



سور الصين العظيم بالقرب من أحد الممرات التي يعبرها طريق الحرير.

هناك قصة مشهورة في المصادر العربية عن حادثة وقعت بين الصينيين والفاتحين المسلمين في العصر الأموي بطلها القائد المشهور قتيبة بن مسلم الباهلي، وهو من قبيلة تسكن في وسط جزيرة العرب في منطقة نجد غير بعيد عن مدينة الرياض عاصمة المملكة العربية السعودية. فقد فتح هذا القائد زمن الخليفة الأموي عبدالملك بن مروان (٧٠٥-٧١٥م) مدينة بخارى وسمرقند ووصل إلى حدود الصين وحلف ألا ينصرف حتى يطأ أرض الصين، وبعث إلى إمبراطورها وفداً، وبعد حوار طويل مع الوفد بعث إليه إمبراطور الصين بحرير وهدايا متنوعة وصحاف من ذهب بها تراب من تراب الصين ليطأه بقدمه ويتحلل من يمينه، فقبل قتيبة الهدايا ووطأ التراب وقفل راجعاً[٢٤]. في الفترة نفسها تذكر المصادر التاريخية الصينية أن رسولاً جاء من قبل الخليفة هشام بن عبدالملك إلى الإمبراطور الصيني هسوان تسونج سنة (٧٢٦م/١٠٨هـ)، وتشير المصادر الصينية أيضاً أن العرب حلوا محل الفرس في أوائل القرن الثاني الهجري (٨م) في السيطرة على تجارة الحرير كما تشير أيضاً إلى تاجر عماني قام برحلة إلى الصين واسمه أبو عبيد الله عبدالله بن القاسم وقد وصل إلى الصين حوالي سنة (١٣٣هـ/٧٥٠م) واشترى الأخشاب[٢٥].



---

(٢٤) تاريخ الطبري، طبعة دار المعارف، حوادث سنة ٩٦هـ، جـ٦، ص ٥٠١.

(٢٥) زكي محمد حسن، الصين وفنون الإسلام، ص ١٠.



أوانٍ خزفية إسلامية متعددة الألوان مشابهة للخزف الصيني (العصر العباسي: ق٣هـ/٩م)

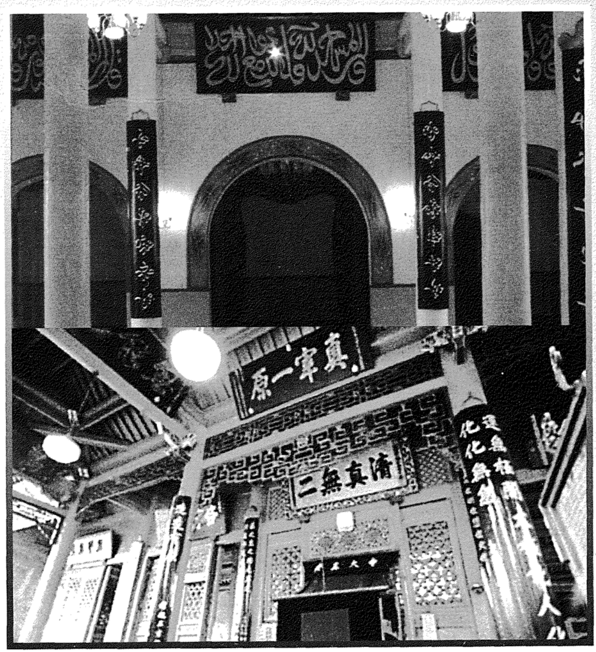
وفي العصر العباسي زادت العلاقات السياسية والاقتصادية بين حكام الصين من أسرة تانج وخلفاء بني العباس إلى الحد الذي جعل الإمبراطور الصيني سو تسونج الذي تولى الحكم بعد والده سنة (٧٥٦م) يطلب من الخليفة العباسي أبو جعفر المنصور أن يظهره على خصم له اغتصب ملكه. فبعث له المنصور فرقة من جند المسلمين استطاع بمساندتها أن يسترد عرشه ويستولى على عاصمتيه سينجان فو وهوفان فو. ويذكر أن هؤلاء الجند لم يرحلوا إلى بلادهم بل استقروا في الصين وتزوجوا من أهلها[٢٦].

وتستمر العلاقات التجارية بين الصين وبلاد الإسلام في ازدهار وتصاعد مستمرين طوال العصر العباسي وما تلاه من عصور حتى نهاية القرن التاسع الهجري الخامس عشر الميلادي. وقد لعبت الجزيرة العربية مرة أخرى في التاريخ دوراً مميزاً في تنشيط حركة هذه التجارة. وتزودنا المصادر العربية الجغرافية والتاريخية وكتب الرحلات بالكثير من المعلومات والقصص والروايات عن أخبار هذه التجارة. وفيما يلي نعرض بعض ما ورد في هذه المصادر مرتباً تاريخياً بدءاً بما ورد في مصادر القرن الثالث الهجري التاسع الميلادي.



---

(٢٦) زكي محمد حسن. الصين وفنون الإسلام، ص ١٠.



- الجامع الكبير بمنطقة تيانجين بني في عصر أسرة كنق
- فناء الجامع الكبير.

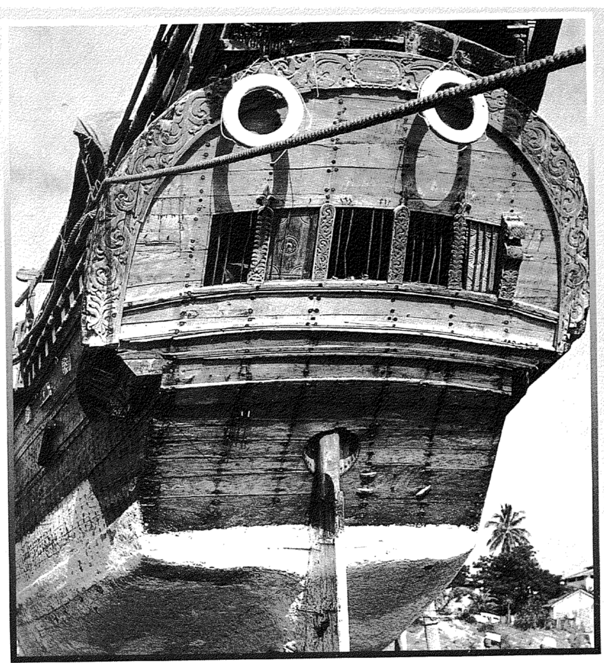
خلال القرنين الثاني والثالث للهجرة (الثامن والتاسع للميلاد) كان للخليج العربي الدور الأكبر في التجارة البحرية القادمة من الصين، لكونه الطريق البحري الذي يربط بغداد عاصمة الدولة العباسية بموانئ الشرق ومراكز إنتاج البضائع النفيسة فيه. وقد استفادت من هذا الوضع الموانئ الخليجية الواقعة على مفترق الطريق البحري في عمان وساحل الإمارات العربية وقطر والبحرين والمملكة العربية السعودية وموانئ أعالي الخليج في الكويت وشط العرب، فكثر إبحار السفن العربية إلى الصين وكانت سفن العرب التي تبحر إلى الصين قوية وكبيرة تتسع لحمل بضائع كثيرة، كي تجني أرباحاً تتناسب والمخاطر التي تواجهها في المحيطات والبحار الفاصلة بين الصين والجزيرة العربية وكانت ضخامة هذه السفن تثير إعجاب أهل كانتون وكان الناس يستخدمون سلالم يبلغ ارتفاعها عشرات الأقدام ليصعدوا إلى سطحها. وقد قدرت الضرائب التي كانت تدفع على حمولتها في بعض موانئ الطرق ألفا درهم أي ما يقارب مئتا دينار في حين كان متوسط ضرائب حمولات السفن الأخرى يتراوح بين عشرة إلى عشرين ديناراً[٢٧].



ويتوافر لنا من بداية القرن الثالث الهجري (٩م) مصدر عربي ذو أهمية خاصة يتحدث عن العلاقات التجارية بين العرب والصينيين، هذا المصدر هو كتاب (أخبار الصين والهند) لمؤلف مجهول اصطلح على تسميته بسليمان التاجر، وفي هذا الكتاب ترد إشارة مؤرخه لشخص من أهل سيراف وهو:

---

(٢٧) أخبار الصين والهند: تحقيق جون صوفاجيه، باريس: ١٩٤٨م، ص ٨.



السفن العربية العملاقة التي كانت تنقل بضائع الشرق

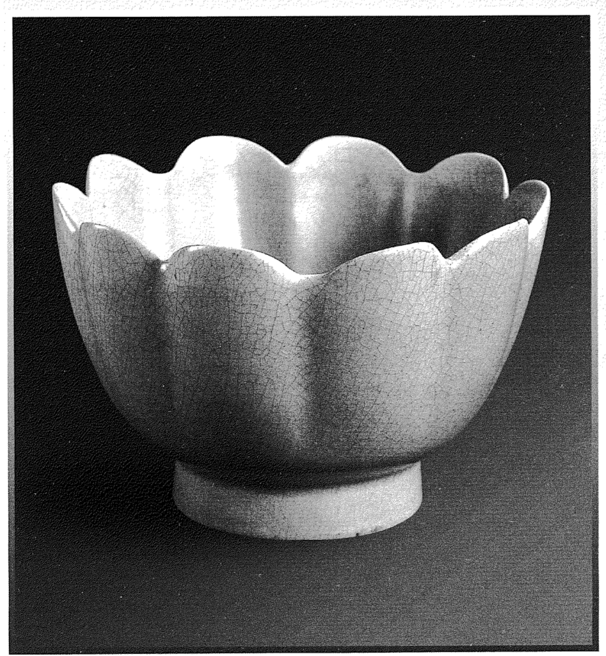
(ميناء من موانئ الخليج العربي) يدعى أبو زيد، فقد ذكر أبو زيد أنه قرأ الكتاب ووجد عليه تاريخ (٢٣٧هـ/٨٥١م) وأضاف عليه نصاً آخر من معلوماته التي يعرفها عن الصين والهند. وأبو زيد هذا: هو أبو زيد محمد بن يزيد السيرافي، ابن عمّ يزيد بن محمد حاكم سيراف، استقر بالبصرة سنة (٣٠٣هـ/٨١٥م) بعد أن ترك سيراف وكان معاصراً للجغرافي والمؤرخ المسعودي صاحب كتاب (مروج الذهب) وعنه أخذ المسعودي معلومات كثيرة، وكان أبو زيد ممن زار الهند والصين مرات عديدة كما يظهر مما كتب[٢٨].

ونعود إلى سليمان التاجر صاحب الكتاب الأصلي فنجده يصف مدينة كانتون التي سماها العرب خانفو ويذكر أنها مرفأ السفن ومجتمع تجارات العرب وأهل الصين... وأن بها رجلاً يولّيه صاحب الصين الحكم بين المسلمين الذين يقصدون إلى تلك البلاد، وإذا كان في العيد صلى بالمسلمين وخطب ودعا لسلطان المسلمين[٢٩]. ويصف سليمان التاجر أيضاً الطريق الملاحي الذي كانت تسلكه السفن الصينية من الخليج إلى الصين في طريق عودتها محملة بالبضائع من بلاد العرب فيقول: (أكثر السفن الصينية تحمل من سيراف، المتاع يحمل من البصرة وعمان وغيرها إلى سيراف فيعبئ بالسفن الصينية بسيراف... فإذا عبئ المتاع... استعذبوا فيها الماء وخطفوا



(٢٨) مقدمة صوفاجيه على كتاب أخبار الصين والهند، ص XVIII.

(٢٩) المصدر السابق، ص ٧.



إناء سيلادون صيني من عصر أسرة سونق الشمالية (القرن الخامس الهجري/ الحادي عشر الميلادي)

(أي أبحروا) إلى موضع يقال مسقط... وفي هذا البحر جبال عمان... فإذا جاوزنا الجبال صرنا إلى موضع يقال له صُحار عمان... فتخطف المراكب منها إلى بلاد الهند وتقصد إلى كولم ملي، والمسافة من مسقط إلى كولم ملي شهر على اعتدال الريح، ثم تخطف المراكب إلى بحر هركند فإذا جاوزوه صاروا إلى موضع يقال له لنجبالوس، ثم تخطف المراكب إلى موضع يقال له كلاه بار ومن هركند إلى كلاه بار شهر، ثم تسير المراكب إلى موضع يقال له تيومه... والمسافة إليها عشرة أيام، ثم تخطف المراكب إلى موضع يقال له كندرنج عشرة أيام، ثم تسير المراكب إلى موضع يقال له صنف مسيرة عشرة أيام، ومنه يؤتى بالعود الصنفي... فإذا استعذبوا منها الماء خطفوا إلى موضع يقال صنف فولاو وهي جزيرة في البحر والمسافة إليها عشرة أيام، ثم تخطف المراكب على بحر يقال له صَنْخِي إلى أبواب الصين، وهي جبال في البحر بين كل جبلين فرجة تمر فيها المراكب فإذا سلم الله: من صنف فولاو إلى الصين... شهر، إلا أن الجبال التي تمر بها المراكب مسيرة سبعة أيام، فإذا جاوزت السفينة الأبواب ودخلت الخور صارت... إلى الموضع الذي ترسي إليه من بلاد الصين وهو يسمى خانفو (كانتون) [٣٠].



ويتحدث سليمان التاجر أيضاً عن الصعوبات التي تواجهها المراكب الصينية والمراكب العربية القادمة من الصين في البحار العربية ويذكر أن من أسباب تعطل تجارة الصين: أن تنكسر المراكب الصادرة والواردة أو ينهب التجار ويضطروا إلى المقام الطويل فيبيعون المتاع في غير بلاد العرب،

---

(٣٠) أخبار الصين والهند، ص ٩.



اهتم الصينيون باستيراد الأواني المعدنية من البلاد العربية والإسلامية لجودة صناعتها و تميزها.
- إناء من المعدن من سوريا (القرن السادس الهجري / الثاني عشر الميلادي)
- صينية كبيرة من صناعة مصر (القرن السابع الهجري / الثالث عشر الميلادي)

وربما رمت بهم الريح إلى اليمن أو غيرها فيبيعون المتاع هناك، وربما أطالوا الإقامة لإصلاح مراكبهم وغير ذلك من العلل(٣١).

أما أبو زيد فقد أسـهب في الحديث عن خصائص بلاد الصين وعادات سكانها ونظام حكمها في عهده (نهاية القرن الثالث الهجري "٩م") كما عدد البضائـع التي تصـدر منها وتلك التي تورد إليها فقـال: ... ولهم (أي أهل الصـين) الذهب والفضة واللؤلؤ والديبـاج والحرير كل ذلك كثير عندهم... ولهـم الغضار الجيد (الأواني الخزفيـة) ويعمل منه أقداح في رقة القوارير يرى ضوء الماء فيها وهو من غضار..... وتحمل إليهم العاج واللبان وسبائك النحاس والذبل (ظهور السـلاحف) والبشـان (قرن الكركدن وحيد القرن) يتخذون من قرونه مناطق(٣٢).



وعـن معاملة الصينيين للتجار العرب يقول أبو زيد: وإذا دخل البحريون مـن البحر، قبض الصينيون متاعهم وصيروه في البيوت (المخازن) وضمنوا الدرك (الحراسـة)... إلى أن يدخل آخر البحرين. ثم يؤخذ من كل عشـرة ثلاثة ويسلم الباقي إلى التجار، وما احتاج إليه السلطان أخذه بأعلى الثمن وعجله ولم يظلم فيه، ومما يأخذون الكافور المنا بخمسـين فكوجاً والفكوج ألـف فلـس. وهذا الكافـور إذا لم يأخذه السـلطان يسـاوي نصف الثمن خارجاً(٣٣). وكانت السفن الصينية القادمة من سيراف إذا وصلت ميناء جدة أقامت بها ونقل ما فيها من الأمتعة التي تحمل إلى مصر في مراكب خاصة كانت تسمى مراكب القلزم(٣٤).

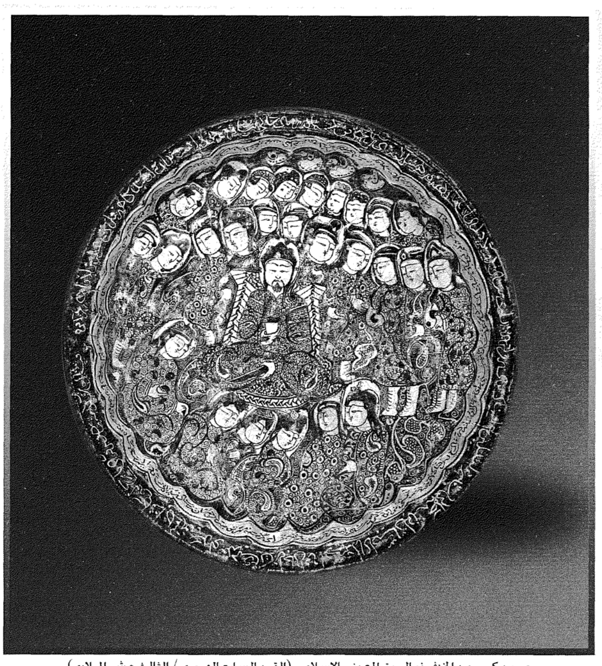
---

(٣١) المصدر السابق، ص ٦.

(٣٢) أخبار الصين والهند، ص ١٦.

(٣٣) المصدر السابق نفسه، والصفحة نفسها.

(٣٤) زكي محمد حسن، الصين وفنون الإسلام، ص ١٣.



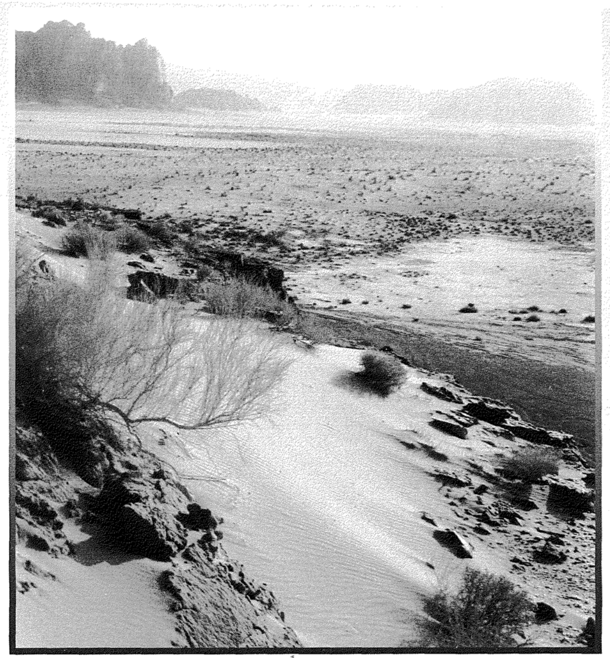
صحن كبير من الخزف ذو البريق المعدني الإسلامي (القرن السابع الهجري / الثالث عشر الميلادي)
أحد أنواع الأواني الخزفية التي كانت تصدر للصين

ويحدثنا ابن خرداذبة وهو من أهل القرن الثالث الهجري أيضاً عن البضائع التي كانت ترد من الصين وقد وضع قائمة بها أوفى من القائمة التي وضعها معاصره أبو زيد، جعل على رأسها الحرير. يليه الفرند وهو شجر، ثم الكيمخاو، وهو نوع من القماش المقصب ثم المسك والعود والسروج وجلود السمور وهو حيوان تسوى من جلوده فراء غالية الأثمان، والغضار وهو الأواني الخزفية والصيلبنج وهو دواء مخدر. والدار صيني وهو نوع من الشجر (القرفة) والخولنجان وهو نبات طبي من الفصيلة الزنجبيلية. ويضيف ابن خرداذبة أن بلاد الواقواق وهي بلاد في مشارق الصين يرد منها إلى بلاد الإسلام الذهب والأبنوس، وبلاد الواقواق لعلها اليابان[٣٥]. ويرسم ابن خرداذبة أيضاً صورة واضحة لاستفادة حركة النقل التجاري العالمية في ذلك الوقت من الوحدة التي وفرتها الفتوحات الإسلامية لمسارات طرق الحرير ويتمثل ذلك في حرية اختيار التجار بين المسارين الشمالي والجنوبي لطرق الحرير، أو الانتقال خلال الرحلة من أحدهما إلى الآخر. ويتجلى ذلك في حديثه عن التجار اليهود الراذانية الذين يتكلمون بالعربية والفارسية والرومية والإفرنجية والأندلسية والصقلية، فقد ذكر: (أنهم يسافرون من



---

(٣٥) ابن خرداذبة. المسالك والممالك. طبعة دار إحياء التراث العربي. بيروت: ١٤٠٨هـ. ص ص ٦٨، ٦٩.



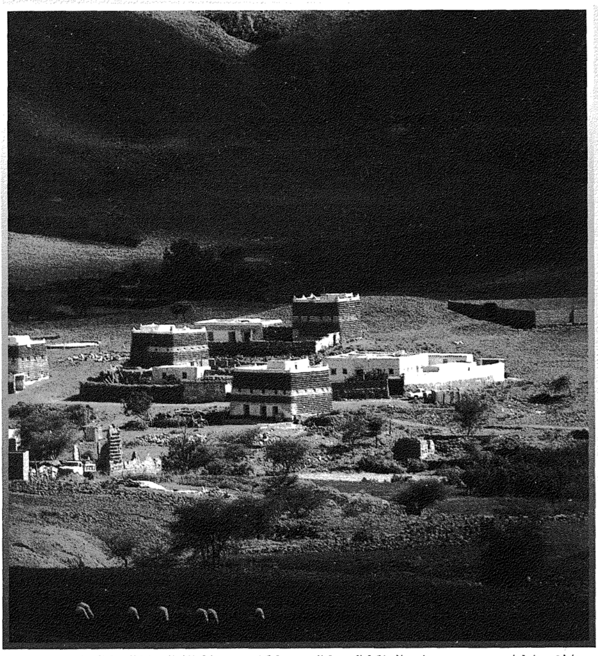
تتنوع التضاريس التي تمر بها قوافل التجارة المتجهة شمالاً على طرق التجارة البرية " صحاري رملية وصخرية "

المشـــرق إلى المغرب ومن المغرب إلى المشـــرق براً وبحراً، يجلبون من المغرب الخدم والجواري والغلمان والديباج وجلود الخز والفراء والسيوف، ويركبون من فتحة في البحر الغربي (البحر المتوســـط) ويخرجون بالفرما في ساحل مصر، فيحملون تجارتهم على الظهر إلى القلزم (السويس) ثم يركبون البحر الشـــرقي (البحر الأحمر) من القلزم إلى الجار وجدة (والجار ميناء المدينة المنورة ويقع جنوب ينبع) ثم يمضون إلى السند والهند والصين، فيحملون من الصين المســـك والعود والكافور والدار صيني وغير ذلك مما يحمل من تلك النواحـــي حتى يرجعون إلى القلزم، ثم يحملونه إلى الفرما ثم يركبون البحر الغربي: فربما عدلوا بتجارتهم إلى القسطنطينية فيبيعوها مع الروم، وربما صـــاروا بها إلى ملك الفرنجة فيبيعوها هناك، وإن شـــاءوا حملوا تجاراتهم من فرنجة في البحر الغربي فيخرجون بأنطاكيا ويسيرون على الأرض ثلاث مراحـــل إلى الجابية ثم يركبون في الفرات إلـــى بغداد ثم يركبون في دجلة إلـــى الأبله، ومن الأبله إلى عمان والســـند والهنـــد والصين كل ذلك متصل بعضه ببعض)[٣٦]. ويذكر عرام بن الأصبغ الســـلمي عند وصفه لميناء الجار أن مرســـى هذا الميناء يعج بالســـفن القادمة من الحبشـــة ومصر والبحرين والصـــين. وعرام هذا عاش في القرن الثالث الهجري وهو من أهل الحجاز. وأما الجار فهي ميناء المدينة المنورة كما ذكرنا سابقاً[٣٧].



(٣٦) ابن خرداذبة، المسالك والممالك. ص ١٣١.

(٣٧) عرام بن الأصبغ السلمي، أسماء جبال تهامة وسكانها: تحقيق عبدالسلام هارون. ص ٩.



مناطق جبلية في عسير بجنوب غرب المملكة العربية السعودية كانت تمر بها قوافل التجارة البرية الصاعدة من جنوب الجزيرة العربية إلى بلاد الشام ومصر وحوض البحر المتوسط

وفي الجزء الأول من القرن الرابع الهجري (١٠م) تعرضت حركة السفن العربيـة المتجهة إلى الصين والصينية المتجهـة إلى موانئ الجزيرة العربية، تعرضـت على ما يبدو إلى نـوع من الاضطراب والفتور، فالمسـعودي وهو جغرافي من تلك الفترة ذكر أن مراكب المسـلمين من السيرافيين والعمانيين كانـت تصل في عصره إلى النصف من طريق الصين وتتوقف عند سـاحل كلابـار بالهند، فيجتمعون مع من يرد من أرض الصين في مراكبهم بخلاف ما كان يحدث سابقاً. فقد كانت مراكب الصين تأتي إلى بلاد عمان وسيراف وساحل البحرين والأبله والبصرة، وقد أرجع المسعودي سبب ذلك إلى انعدام الأمن في بعض أجزاء الطريق الواقعة في الهند[٣٨]. ولكن هذا الوضع الذي سـجله المسـعودي لم يلبث أن تغير في نهاية القرن الرابع الهجري (١٠م)، فقد ذكر الجغرافي العربي أبو عبدالله محمد بن أحمد المقدسي في كتابه: (أحسـن التقاسـيم في معرفة الأقاليم) الذي كتبه فـي نهاية القرن الرابع الهجري كثيراً من المعلومات عن التجارة مع الصين عند وصفه لموانئ البحر الأحمر والخليج العربي، بل أنه ذهب إلى أبعد من ذلك حين أطلق على البحر الأحمر والخليج العربي والمحيط الهندي اسم بحر الصين، وكان الجغرافيون قبله يسـمونه البحر الشرقي، يقول المقدسي: (البحر الصيني) وحدده بأنه (بحر عظيم بين بلد الصين وبلد السـودان فإذا بلغ مملكة الإسلام دار على



(٣٨) المسعودي، مروج الذهب، جـ ١، ص٩٠.



السمبوك: أحد أبرز السفن المستخدمة في النقل البحري

جزيرة العرب وله خلجان كثيرة وشعب عدة)[٣٩]. وقال أيضاً عند وصفه لميناء أيله الواقع على خليج العقبة (مدينة العقبة الأردنية): (وأيله مدينة على طرف شعبة بحر الصين)[٤٠]، وقال أيضاً عند وصفه لميناء صحار العماني الواقع على الخليج العربي: (صحار هي قصبة عمان ليس على بحر الصين اليوم بلد أجّل منه عامر آهل حسن طيب نزه... دهليز الصين وخزانة الشرق والعراق ومغوثة اليمن)[٤١].

ويصور المقدسي في كتابه الذي كتبه من سنوات (٣٧٥-٣٨٠هـ /٩٨٥-٩٩٠م) الطفرة الاقتصادية التي كانت تشهدها موانئ الجزيرة العربية نتيجة لأسباب عدة أهمها ازدهار حركة التبادل التجاري مع الشرق، ففي حديثه عن إقليم الحجاز قال: (والتجارات في هذا الإقليم مفيدة لأن به فرضتي الدنيا (يقصد مكة والمدينة) وسوق منى، والبحر المتصل بالصين، وجدة والجار خزانتي مصر، ووادي القرى مطرح الشام والعراق[٤٢] وقال أيضاً في موضع آخر: (وبتجارات الصين تضرب الأمثال[٤٣]، ويروي قصة يسوقها دليلاً على افتتان الناس في عدن بأرباح تجارة الشرق، وأن ليس لهم



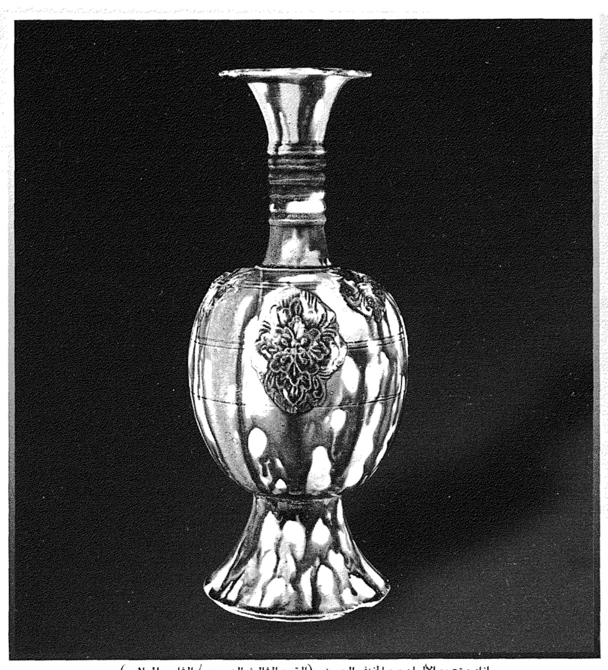
---

(٣٩) المقدسي، أحسن التقاسيم في معرفة الأقاليم، طبعة دار إحياء التراث العربي، بيروت: ١٤٠٨هـ، ص ص ٢٤-٢٦.

(٤٠) المقدسي، أحسن التقاسيم، ص ١٥٢.

(٤١) المصدر السابق، ص ٨٧.

(٤٢) المصدر السابق، ص ٩١.



إناء متعدد الألوان من الخزف الصيني (القرن الثالث الهجري / الثامن الميلادي)

شغل شاغل سوى هذه التجارة فيقول: (ولما ركبت بحر اليمن اتفق اجتماعي مع أبي علي الحافظ المرزوي في الجلبه (أي السفينة) فلما تأكدت المعرفة بيننا قال لي: قد شغلت والله قلبي. قلت: بماذا. قال: أراك رجلاً على طريق حسنة، تحب الخير وأهله، وترغب في جمع العلوم.وقد قصدت بلاداً قد غرت كثيراً من الناس... وأخشى إذا أنت دخلت عدن فسمعت أن رجلاً ذهب بألف درهم فرجع بألف دينار وآخر دخل بمائة فرجع بخمسمائة... طلبت نفسك التكاثر. قلت: أرجو أن يعصم الله. فلما دخلتها (يقصد عدن) وسمعت أكثر مما قال لي غرني والله ما غر القوم...[٤٤]).

العلاقات بعد قيام دولة الفاطميين

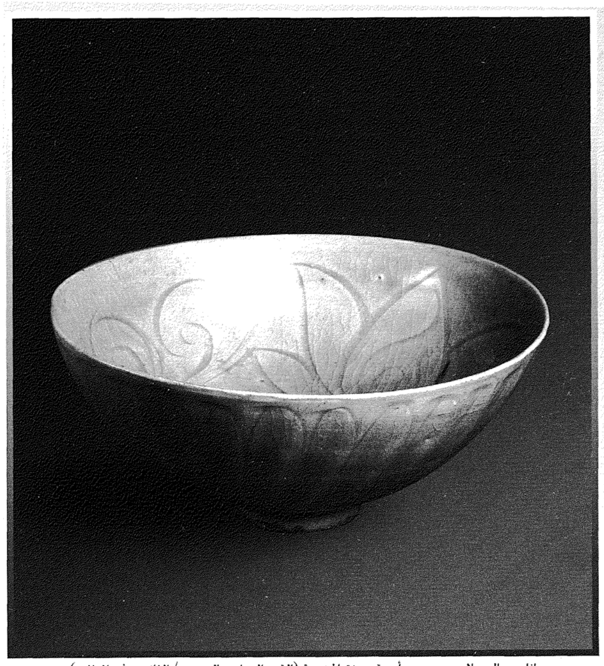


يبدو أن قيام الدولة الفاطمية في مصر في النصف الثاني من القرن الرابع الهجري (١٠م) قد ساعد على ازدهار حركة التجارة مع الشرق. ومع الصين على وجه الخصوص مروراً بموانئ البحر الأحمر العربية. وهنا نلاحظ عودة التنافس مرة أخرى بين الخليج العربي والبحر الأحمر على تجارة الشرق التي أصبحت جزءاً من لعبة الصراع الاقتصادي بين عاصمتي الإسلام في الشرق القاهرة وبغداد. فقد عمل العباسيون على جذب تجارة الصين والهند إلى الخليج العربي الطريق المؤدي إلى عاصمتهم في العراق. كما عمل أعداؤهم ومنافسوهم الفاطميون على إضعافهم اقتصادياً بجلب

---

(٤٣) المصدر السابق. ص ٩٢.

(٤٤) المقدسي. أحسن التقاسيم. ص ٩٢.



إناء من السيلادون من عصر أسرة سونق الجنوبية (القرن السادس الهجري / الثاني عشر الميلادي)
من نوع الأواني الخزفية التي كانت تستورد من الصين

تجارة الشـــرق إلى البحر الأحمر المؤدي إلى عاصمتهم القاهرة، وقد ساعد هـــذا التنافس على خلق نوع من التوازن في اقتصـــاد الموانئ العربية المطلة على الخليج العربي والبحر الأحمر، وهو الأمر الذي يبدو واضحاً في كتابات الجغرافي المقدســـي ومن جاء بعده من جغرافيـــي القرن الخامس الهجري (١١م) أمثال البكري الذي عدد ما خصت به جزيرة العرب وأشار إلى اللبان وأنـــه يجهز منها إلى بلاد الهند والصـــين[٤٥] وعلى الرغم من تدهور الوضع في ميناء ســـيراف السابق الذكر في منتصف القرن الخامس نتيجة للزلزال الذي أصابه، إلا أن موانئ أخرى أخذت دوره مثل ميناء صحار وميناء ظفار الذي أصبح ميناءً تنطلق منه المراكب المتجهة إلى الشـــرق ويصدر منه اللبان إلى الصين.

العلاقات في الفترة الإسلامية الوسيطة

وفي القرن الســـادس الهجري (١٢م) شـــهدت حركة النقل البحري بين الصين وموانئ الخليج العربي نوعاً من الاضطراب كان سببه اختلال الأمن فـــي مياه الخليج العربي، وتوقف بذلك وصول الســـفن الصينية إلى الموانئ العربيـــة الخليجية، ويحدثنا عن هذا الوضع المســـتجد الجغرافي الشـــهير الإدريسي صاحب كتاب نزهة المشتاق في اختراق الآفاق، وهو من أهل القرن الســـادس الهجري. يقول الإدريســـي في حديثه عن مدينة صحار العمانية:

(٤٥) عبداللـــه يوســـف الغنيم، جزيرة العرب من كتاب الممالك والمســـالك، لأبي عبيـــد البكري، ط١، ذات السلاسل، الكويت: ١٣٩٧هـ/١٩٧٧م، ص ٢٦.



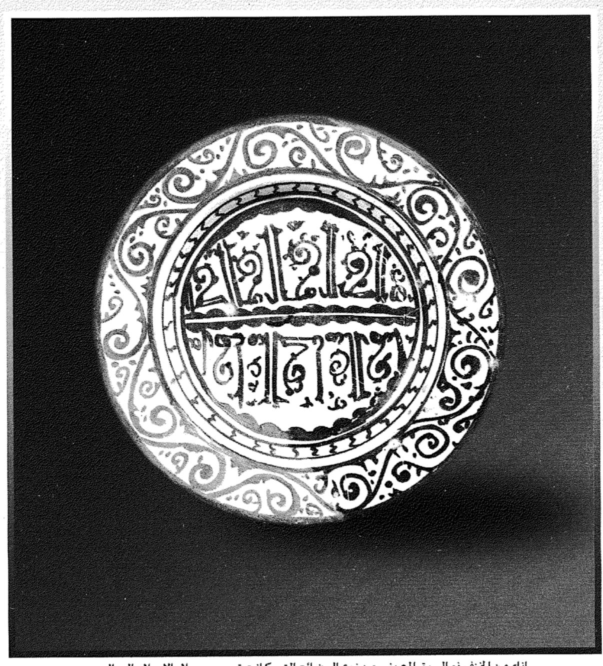
المصادر الصينية تشير إلى ازدهار تجارة اللبان العربي المصدر إلى الصين في القرن السابع الهجري / الثالث عشر الميلادي

(وكان في القديم من الزمان تسافر منها مراكب الصين فانقطع ذلك وسبب انقطاع السفر من مدينة عمان (يقصد صحار) أنه في وسط بحر فارس مما يقابل مسقط جزيرة تسمى جزيرة كيش (يقصد جزيرة قيس)... فوليها عامل من اليمن فحصنها ... وأنشأ بها أسطولاً غزا به بلاد اليمن الساحلية فأضر بالمسافرين والتجار ولم يترك لأحد مالاً وأضعف البلاد وانقطع بذلك السفر وعاد إلى عدن ... وأهل الهند يخافونه ويهابون شره ويواسونه بالمراكب المسماة المشيعات ... وأخبر مخبر في وقت هذا التأليف أن عند صاحب مدينة كيش من هذه المراكب المسماة بالمشيعات خمسون مركباً كل واحد منها من قطعة واحدة وعنده من سائر المراكب الملفقة جملة عديدة وهو الآن على هذه الحال يغزو ويسبي وعنده أموال كثيرة وليس لأحد به طاقة ...)[٤٦].

وفي مطلع القرن السابع الهجري شهد الشرق ظهور القوة المغولية على مسرح الأحداث، وقد استطاع المغول غزو الصين سنة (٦٠٥هـ/١٢٠٨م) والاستيلاء على الحكم فيها وتأسيس أسرة يوان التي ظلت تحكم الصين حتى عام (٧٦٨هـ/١٣٦٧م)، كما استطاعوا الاستيلاء على إيران وتأسيس دولة الإلخانيين فيها، وفي سنة (٦٥٦هـ/١٢٥٨م) تمكنوا من الاستيلاء على بغداد وسقطت بذلك دولة العباسيين، واستمر النفوذ المغولي واسعاً في الشرق طوال القرنين السابع والثامن للهجرة (١٣، ١٤م)، وخلال هذين القرنين كانت البضائع الصينية تصل إلى أسواق الجزيرة العربية ولكن



(٤٦) الإدريسي، نزهة المشتاق، طبعة عالم الكتب، ط١، جـ١، ص ١٥٧.



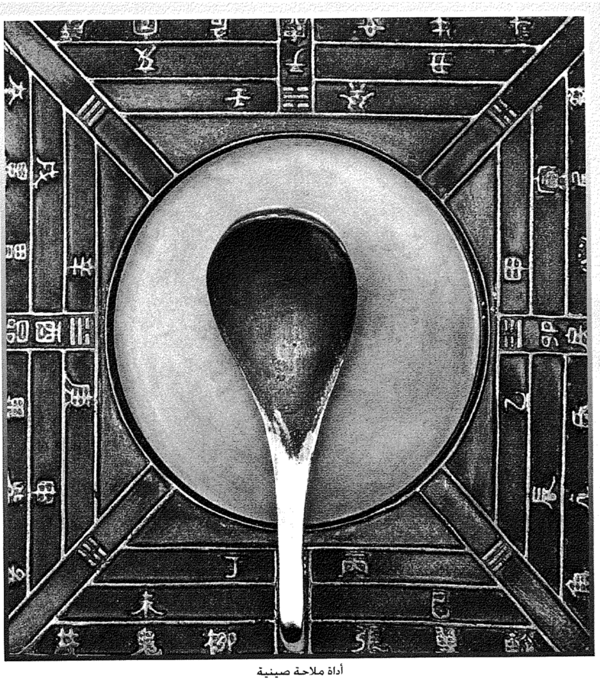
إناء من الخزف ذو البريق المعدني من نوع البضائع التي كانت تصدر من بلاد الإسلام إلى الصين

حركة النقل البحري المباشر ووصول سفن الصين إلى موانئ الجزيرة لم تعد إلى سابق عهدها على الرغم من أن التجار العرب والتجار الصينيين كانوا يسافرون بأنفسهم إلى الصين والجزيرة العربية، فقد ذكر ياقوت الحموي المتوفي سنة (٦٢٦هـ/١٢٢٩م) شخصاً اسمه إبراهيم بن اسحاق كان يتجر إلى الصين [٤٧]، وقد تحدثت المراجع الصينية في تلك الفترة عن تجارة اللبان الذي كان يرد من الجزيرة العربية. ويحدد مفتشي التجارة الخارجية في مدينة فوكيين (تشاو جو كواي) ثلاثة بلدان عربية كمصدر للبان العربي الوارد للصين هي مرباط والشحر وظفار. وكان هذا المفتش قد كتب كتاباً عن التجارة الخارجية حوالي سنة (٦٥٠هـ) سماه (تشو خان تشي) وذكر فيها معلومات كثيرة عن التجارة العربية الصينية خلال القرنين السادس والسابع للهجرة (١٢، ١٣م) [٤٨]. ويذكر الرحالة الشهير ابن بطوطة الذي زار الصين في منتصف القرن الثامن الهجري (١٤م) أن مراكب الصينيين كانت لا تتعدى ميناء هيلي بالميليبار وإذا أراد تجار الصين مواصلة السفر إلى بلاد العرب فإنهم يسافرون في مراكب أخرى. ويتحدث ابن بطوطة عن ناخوذة عربي اسمه مثقال وجده في كاليكوت في الهند، ويصفه بأنه صاحب أموال طائلة ومراكب كثيرة وتجارة واسعة في الهند والصين، كما تحدث أيضاً في رحلته إلى الصين على المراكب الصينية وما واجهه من مشاق، ويصف السفن الصينية بأنها ضخمة وأن أشرعتها كثيرة مصنوعة من قضبان الخيزران



(٤٧) ياقوت الحموي، معجم البلدان، طبعة دار صادر، بيروت: ١٩٧٩م، جـ٣، ص ٤٤.

(٤٨) إسماعيل الأمين، العمانيون رواد البحر، ص ٤٥.



أداة ملاحة صينية

ومنســوجة كالحصر وتسمى الكبار منها الجنوك والمتوسطة الزوّ والصغيرة الككــم[٤٩]. ويبدو أن الســفن الصينية عادت خلال القرن التاســع الهجري (١٥م) إلــى الإبحار مرة أخرى إلى موانئ الجزيرة العربية في الخليج وعلى ســاحل اليمن بل وصلت أيضاً إلى ميناء جدة، حيــث يذكر المؤرخ المقريزي في كتابه الســلوك في حوادث ســنة (٨٣٥هـ) أن سفناً صينية كبيرة من نوع الجنوك رست بميناء عدن ولم تنفق بضائعها من الصيني والحرير والمسك، وبعث كبيرها إلى الشــريف بركات شــريف مكة في عهد السلطان برسباي يستأذنه في القدوم إلى جدة ويبيع بضائعهم فيها فكتب الشريف إلى السلطان وحسن له الأمر ووضح له الفوائد التي ستحصل من ذلك فوافق السلطان[٥٠].

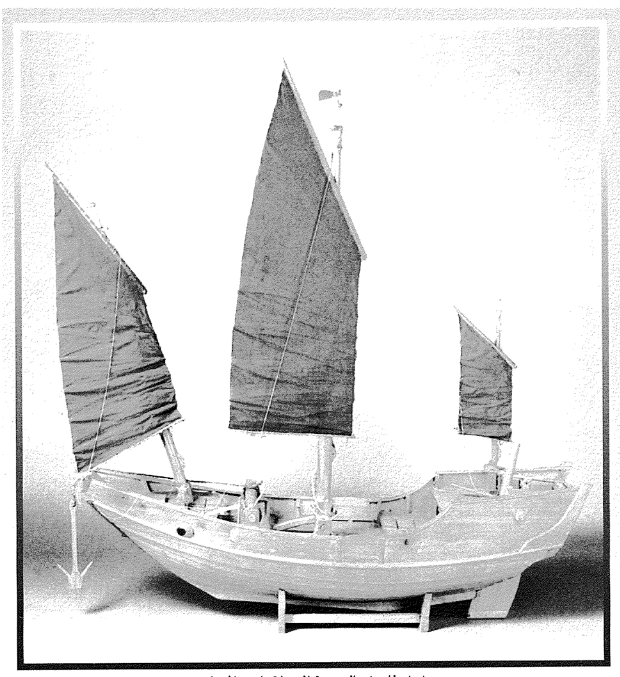
وصول المستعمرين الأوروبيين إلى الشرق



في نهاية القرن التاســع الهجري (١٥م) شــهدت مسارات طريق الحرير البحري أحداثاً خطيرة أثرت سلباً على حركة النقل التجاري التقليدي التي استمرت بين الصين وموانئ الجزيرة العربية منذ ظهور الإسلام وحتى نهاية القرن التاســع الهجري، وقد تمثلت هذه الأحداث في التوســع الاستعماري الغربي القادم من أسبانيا والبرتغال، وما نتج عنه من اكتشاف طريق الرجاء الصالــح واحتلال البرتغاليون لبعض موانئ الخليج العربي وتهديدهم لموانئ البحــر الأحمر، وبعــد هذا التاريخ تدخــل حركة التجــارة والنقل البحري

(٤٩) ابن بطوطة، الرحلة، طبعة دار إحياء العلوم، بيروت: ١٤٠٧هـ، ص ص ٥٧٥، ٥٧٦.

(٥٠) المقريزي، السلوك، قسم٢، جـ٤، حوادث، ص ص ٨٧٢،٨٧٣.



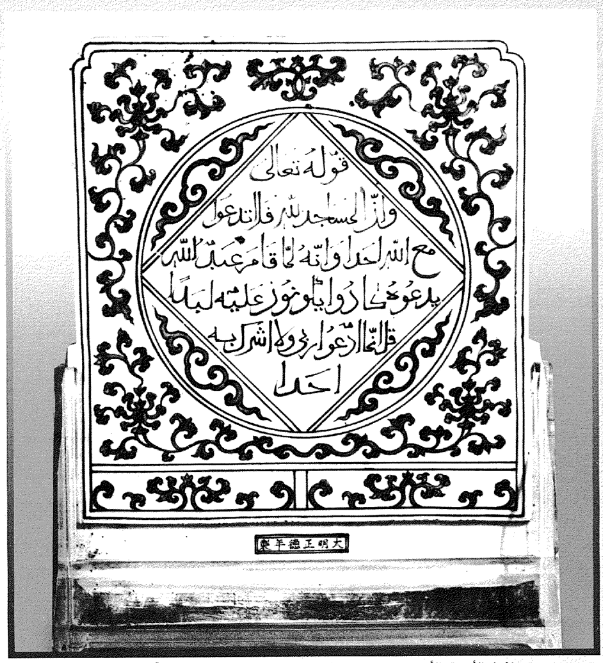
نموذج للسفن الصينية المعروفة بإسم الجنوك

بين الشـرق والغرب في منعطف جديد، وتتلاحـق الأحداث وتتطور وتصل قوى اسـتعمارية غربية أخرى إلى سـواحل الجزيرة العربية وسواحل الهند والصين.

والعرض التاريخي السابق يوضح أن تاريخ العلاقات التجارية بين الصين وموانئ الجزيرة العربية خلال الفترة الإسـلامية يمكن تقسـيمه إلى ثلاث مراحل:

- مرحلة أولى تميزت بالازدهار تمتد من القرن الأول حتى نهاية القرن الخامس (٧-١١م)، وخلال هذه المرحلة كانت السفن الصينية والسفن العربية تبحر مباشرة من الصين إلى الجزيرة العربية وبالعكس.
- مرحلة ثانية تمتد من القرن السادس الهجري إلى القرن التاسع. وتتميز بوجود تبادل تجاري جيد بين الموانئ الصينية وموانئ الجزيرة العربية ووجود فترات انقطاع كانت خلالها سفن الطرفين لا تتجاوز الموانئ الهندية.
- أما المرحلة الثالثة والتي لم يشملها الحديث في هذا البحث فهي مرحلة ما بعد اكتشاف طريق رأس الرجاء الصالح ووصول المستعمرين الأوروبيين إلى الشرق.



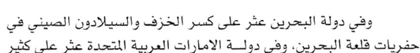


منتج صيني من الخزف الأبيض والأزرق يعود تاريخه إلى القرن السادس عشر. عليه كتابه قرآنية - خير دليل على العلاقات الطيبة بين الثقافتين الإسلامية والصينية.

بقى أن نشير إلى أن الأعمال الميدانية الأثرية التي أجريت في المواقع الأثرية الإسلامية بدول مجلس التعاون الخليجي أسفرت عن اكتشاف أنواع متعددة من الخزف والسيلادون الصيني الذي كان يستورد من الصين خلال الفترة من القرن الأول إلى القرن الخامس الهجري وكذلك في الفترات التالية، ولم يقتصر وجود كسر الخزف الصيني على الموانئ الواقعة على الخليج والبحر الأحمر بل عثر عليه أيضاً في المواقع الداخلية.



ففي المملكة العربية السعودية تمّ العثور على أنواع متعددة من السيلادون الصيني في مواقع الجار والحوراء والعونيد وعثر والسرين والشرجة وهي موانئ على البحر الأحمر، كما عثر عليها في ميناء العقير على الخليج العربي، وفي المواقع الإسلامية بمنطقة الخرج القريبة من الرياض، وفي موقع الربذة الواقع على طريق الحج العراقي، وفي موقع ضرية الواقع بمنطقة القصيم، وفي موقع المابيات الواقع بمنطقة العلا، وفي موقعي البدع وبدا الواقعين بمنطقة تبوك، ومعظم هذه الكسر تعود إلى عصر أسرتي تانج وسونق المعاصرين للفترة العباسية[51].



وفي دولة البحرين عثر على كسر الخزف والسيلادون الصيني في حفريات قلعة البحرين، وفي دولة الامارات العربية المتحدة عثر على كثير

---

(٥١) علي غبان، مقدمة لدراسة آثار طريقي الحج الشامي والمصري. رسالة دكتوراه باللغة الفرنسية نوقشت بجامعة بروفانس بفرنسا: أبريل ١٩٨٨م، ص ٤٠٠.
علي غبان، بحوث في التاريخ والآثار ط١، مطبعة سفير، الرياض ١٤١٤هـ/ ١٩٩٣م. علي غبان، الآثار الإسلامية في شمال غرب المملكة، مدخل عام، ط١، مطبعة سفير الرياض ١٤١٤هـ/١٩٩٣م.

من الكســـر الخزفية الصينية في حفريات جلفار، وفي مواقع أخرى، وبعض هذه الكســـر يرجع في تاريخه إلى القرن الرابع عشر الميلادي، وفي سلطنة عمان عثر في موقع صحار وفي مواقع أخرى على أنواع متعددة من الخزف الصيني[٥٢]، وهذه الكســـر الخزفية تمثل الشاهد الأثري الأكثر توافراً حتى الآن في الجزيرة العربية على تاريخ العلاقات التجارية بين الصين والجزيرة العربية.

---

(٥٢) الدليل الأثري والحضاري لمنطقة الخليج العربي، مكتب التربية العربي لدول الخليج، ط١، الرياض: ١٤٠٨هـ/١٩٨٨م، ص ص ١٠٢، ٥٢٦.

John Hansman. Julfar. An Arabian Port. London. 1985. P. 25.31

区的考古发掘中发现了许多中国瓷器碎片，有的追溯到公历十四世纪；在阿曼的苏哈尔和其它地区发现了多种中国瓷器 [52]。这些瓷器碎片是阿拉伯半岛直到现在发现最丰富的考古见证，是中国和阿拉伯半岛间贸易关系历史的见证人。



52《阿拉伯海湾地区古迹、文明指南》，海湾国家阿拉伯教育办公室出版，第一版，利雅得，回历1408年（公历1988年），第102、526页。JOHN HANSMAN, JULFAR, AN ARABIAN PORT, LONDON, 1985, P25\31.

至于第三阶段，在本论文中没有涉及，因为这是在发现好望角之路和欧洲列强抵达东方以后的阶段。

值得指出的是在海湾合作委员会国家的一些伊斯兰古迹地区进行的考古发掘已发现在回历一世纪至五世纪期间从中国输入的各种陶瓷碎片，不仅在海湾和红海沿岸港口发现了中国瓷器的碎片，而且在这些国家的内地地区也有发现。

在沙特阿拉伯王国的贾尔、哈瓦拉、欧尼德、阿特尔、西林、沙里哈这些红海沿岸地区都发现了各种中国瓷器的碎片；在阿拉伯海湾的阿基尔港、在利雅得附近的哈尔加地区的伊斯兰古迹区、在伊拉克通往沙特的朝觐之路上的拉巴扎古迹区、在位于卡西姆地区的达利亚、在阿莱地区的马比亚特、在位于它不可地区的巴德伊和白德两个古迹区都有发现，这些瓷器碎片属于与阿巴斯同时期的唐宋王朝[51]。

在巴林国，在巴林城堡的发掘中发现了中国陶瓷的碎片；在阿拉伯联合酋长国的贾勒法尔和其它地

51 阿里.阿班《沙姆、埃及朝觐路上古迹研究序》，博士论文，法文，1988年在法国普尔凡斯大学讨论通过，第400页。

受益，于是苏丹同意了[50]。

回历九世纪末（公历十五世纪），海上丝路的通道上发生了重要的事件，对自伊斯兰以来直到回历九世纪中国和阿拉伯半岛港口之间的传统的贸易运输活动产生了消极的影响。这些事件表现在来自西班牙、葡萄牙等西方殖民主义的扩张及随之好望角路的发现，葡萄牙人占领了一些阿拉伯海湾的港口以及对红海港口的威胁。从此以后，东、西方的贸易活动和海上运输进入了一个新的转折点，并且事件接连发生、发展，另一个西方殖民主义势力到达阿拉伯半岛和印度、中国海岸。

上述历史的回顾清楚地表明了在伊斯兰时期的中国和阿拉伯半岛港口之间的贸易关系可以分为三个阶段:



第一阶段的特点为繁荣，从回历一世纪至五世纪末（公历七至十一世纪）。在这一阶段，中国和阿拉伯的船只直接往返于中国和阿拉伯半岛之间。

第二阶段从回历六世纪至九世纪。这一阶段的特点是在中国和阿拉伯半岛之间的各口岸之间有着良好的贸易交流，但在这期间，双方的船只不越过印度口岸。

50 马格里兹《沿革》第2部分，第4卷，事件部分，872—873页。

伯、中国贸易的许多资料[48]。回历八世纪中叶（公历十四世纪）访问过中国的著名旅行家伊本.白图泰说：中国的船只不越过米里巴尔的希里港。如果有中国的商人想继续前往阿拉伯国家，他们就需要使用其它的船只。伊本.白图泰还谈到一个叫米斯卡勒的阿拉伯人，是在印度的卡利卡特发现他的。他说这个人非常富有，钱多的是，拥有不少船，在印度和中国到处经商。伊本.白图泰还谈到他乘坐的中国船前往中国之行及遇到的艰险；他说中国的船只很大，船帆很多，是用竹竿和毛织品制成的。大船称为“舶”，中等船称为“镞”，小船称为“舟”[49]。显然，回历九世纪（公历十五世纪）中国船又再次回到了海湾的阿拉伯半岛口岸和也门沿海，并到达吉达港。

历史学家马格里兹在《航海》一书中提到回历835年事件时说：在苏尔坦、巴尔西巴伊时代，中国的“舶”停泊在亚丁港，船上的货物如瓷器、丝绸、麝香没有销售完，于是派人去见麦加市市长巴尔卡特.谢里夫，请他允许将船开到吉达，在那里销售。市长致信给苏丹，并说了好话，说吉达将从中

48 伊斯迈尔.艾敏《阿曼人——航海的先驱》，第页。
49 伊本.白图泰《游记》，贝鲁特知识出版社，575—576页，回历1407年。

回历七世纪，蒙古势力出现在历史舞台上。回历605年（公历1208年），蒙古人入侵中国，控制了中国的政权，建立了元朝，统治中国直到回历768年（公历1367年）。他们还占领了伊朗，在伊朗建立了伊利哈人王朝。回历656年（公历1258年），他们又占领了巴格达，阿巴斯王朝从此灭亡。在回历七、八世纪（公历十三、十四世纪），蒙古势力继续扩展，在这两个世纪内，中国的货物抵达阿拉伯半岛的市场。尽管阿拉伯、中国商人仍往返于中国和阿拉伯半岛之间，但直接的海上运输活动及中国船只抵达半岛口岸同以前的时代相比已一去不复返。死于回历626年（公历1229年）的雅古特.哈马威提到一个名叫易卜拉欣.本.伊斯哈格的人曾到中国经商[47]。这期间的中国史料谈到来自于阿拉伯半岛的乳香，“福晋城”的外贸总监确定了中国进口阿拉伯乳香的三个阿拉伯国家：马尔巴特、沙哈尔和佐法尔。这位名叫周含之的总监在回历650年著书谈到中国的外贸，在书中提到了回历六、七世纪（公历十二、十三世纪）期间有关阿拉



47 雅古特.哈马威《世界词典》，贝鲁特出版社，第卷，第页，年。

的其他港口如苏哈尔港、佐法尔港发挥的作用变得重要起来，前往东方的船只从佐法尔港出发，向中国出口乳香。回历六世纪（公历十二世纪），中国和阿拉伯海湾港口之间的海上贸易活动变得有点不景气，主要原因在于阿拉伯海湾水域的安全被破坏，因而中国的船只停泊在海湾的其它阿拉伯港口。《穿越地平线胜览》一书的著名作者，地理学家伊德里斯是回历六世纪时期的人，在谈到阿曼的苏哈尔城时说："古时，中国船只从那里出发，后来中断了。从阿曼（指苏哈尔）城出发中断的原因是在波斯海的中部有一个名叫卡巴什岛（吉斯岛）的与马斯喀特相对……引起也门的关注，在该岛上修筑了城堡，并以此为基地成立了一只船队驶向也门海岸，损失了商人和过往船只的利益，任何过往此地的人都必须交钱。因而削弱了阿曼，往返于阿曼和亚丁的通路中断……"有人告诉当时的著书人说："卡巴什城的执政者拥有称为（穆什阿曼特）的船只50艘，每艘都是一个整块，除此之外，他还拥有许多缝合船。在这种情况下，他横冲直闯，他有很多钱，任何人都无可奈何[46]。"

46 伊德利斯《胜览》，图书世界出版社，第一版，第1卷，第157页。

外一个人去那里带了一百迪尔汗，回来时只带了五百第纳尔……我希望你不会这样。’我说：‘但愿真主保佑’。但当我进入亚丁时，这样的事我听的更多了。[44]”

回历四世纪下半叶（公历十世纪）法蒂玛王朝建立有助于同东方贸易活动的繁荣，尤其是通过红海港口同中国贸易活动的繁荣。我们发现阿拉伯海湾和红海之间对东方的竞争又重演，东方的贸易已成了中东伊斯兰两个首都开罗和巴格达之间经济竞争的一部分，阿巴斯人将中国、印度的贸易拉向通往他们在伊拉克首都的阿拉伯海岸，而他们竞争对手法蒂玛人则通过将东方的贸易转向通往他们的首都开罗的红海，以在经济上削弱阿巴斯人。这一竞争对于阿拉伯海和红海沿岸口岸的经济造成了某种平衡，这在地理学家如马格迪斯及以后回历五世纪（公历十一世纪）的地理学家如巴克里的著作中都得到了验证。马克里历数了阿拉伯半岛的产品，如乳香，从半岛装运运往印度和中国[45]。尽管由于地震，在五世纪中叶西拉夫港的状况恶化，但海湾



44 同上。

45 阿卜杜勒.尤素福.古内姆《艾卜.阿比德.白克里——世界沿革艺术中的阿拉伯半岛》，系列丛书，第一版科威特、回历（公历年），第页

了……它是通往中国的门户，东方、伊拉克的仓库，也门的救生地。[41]”

马格迪思斯在回历375——380年（公历985——990年）间撰写的一本书中谈到了阿拉伯半岛的港口出现的经济繁荣情况，这一繁荣情况的主要原因归咎于同东方贸易活动的繁荣。他在谈到汉志地区时，他说：“这一地区的贸易非常有益，因为在这一地区有两个禁地（指麦加和麦地那），有穆尼市场和连接中国的海，有埃及仓库吉达和贾尔港，有沙姆和伊拉克的村落山谷。[42]”他还讲述了：以他经商中国贸易为例的故事[43]，以证明亚丁人从东方贸易中大大获利，他们只有经商，别无他事。他说：“我航行到也门时，我和我父亲阿里.哈菲兹约定在船上见面，我不敢肯定我们是否认识。他对我说：‘你只顾的忙了，真主知道我的心。’我说：‘为什么？’他说：‘我见你是一个喜欢做善事的人，喜欢收集资料，你去的地方吸引了不少人，但我担心你去亚丁。因为我听说你个人带着一千迪尔汗去了那里，回来时，只有一千第纳尔；还有另

41 同上，第87页。
42 马格迪斯《地区划分》，弘扬阿拉伯遗产社印刷，贝鲁特，回历1408年，第91页。
43 同上，第92页。

在这一时期提到西拉夫和阿曼穆斯林的船只在他的时代到达印度的卡拉巴尔沿岸靠岸，距离中国还有一半的路程，在那里同来自中国的船只汇合，这同以前显然不一样，中国的船只曾直抵阿曼、西拉夫、巴林沿岸、艾卜拉和巴士拉。马斯欧迪将这一原因归咎于位于印度的这条海路有些地区不安全[38]。但马斯欧迪纪录的这一状况在回历四世纪末（公历十世纪）很快得到了改变。另一位阿拉伯地理学家艾布.阿卜杜勒.穆罕默德.本.艾哈迈德.穆卡德斯在他撰写的一本书《地区分类法》中谈到许多关于在红海、阿拉伯海湾和印度洋以中国海相称，而在他之前的地理学家将这些海统称为东海。穆卡迪斯说："中国海是中国和苏丹之间的大海，到达伊斯兰国，就是绕过了阿拉伯半岛。大海里有不少港湾。[39]"他对位于亚喀巴湾（约旦的亚喀巴市）的艾伊拉港描述说："艾伊拉是一个位于中国海湾端头的一座城市。[40]"他还对位于阿拉伯海湾的阿曼苏哈尔港这样描述道："苏哈尔是阿曼的京城，在当时中国海上没有比它更大、更繁荣、人民品质更高尚的



38 马斯欧迪《黄金草原》，黎巴嫩作家出版社，贝鲁特，1982年。
39 马格迪斯《地区划分》，弘扬阿拉伯遗产社印刷，贝鲁特，回历1408年，第24—26页。
40 同上，第152页。

后进入东海（红海），从苏伊士到贾尔、吉达（贾尔即光明的麦地那港，位于延布），然后远航至印度河流域、印度、中国。从中国运来麝香、石榴子、樟脑、肉桂等货物，船只按原路返回红海，从红海运往法尔玛，而后进入西海。从这里，也可能改变航行路线，驶向君士坦丁，将货物卖给罗马人，或航向欧洲，在那里倾销商品；他们还可以从欧洲进入西海，进入安塔吉亚，走陆路，分三段陆路抵达贾比亚，而后进入幼发拉底河，抵达巴格达，而后顺底格里斯河，到达艾卜拉，从艾布拉驶向阿曼、印度河流域、印度、中国，这些路都是相互贯通的。[36]" 阿拉姆.本.阿斯巴格.苏勒米在描述贾尔港时说："这个港口的码头停满来自埃塞俄比亚、埃及、巴林和中国的船只。" 阿拉姆是回历三世纪汉志地区的人。如同我们在前面提到的，贾尔显然是光明的麦地那港[37]。

在回历四世纪（公历十世纪）上半叶，通向中国的阿拉伯贸易和通向阿拉伯半岛港口的中国贸易显然遭到了一定的打击，因为马斯欧迪这位地理学家

---

36 伊本.哈尔达扎白《世界沿革》，弘扬阿拉伯遗产社印刷。贝鲁特，回历1408年，第131页。

37 阿拉姆.本.艾斯巴戈.苏勒米《铁哈马山脉及居民名称》，阿卜杜.萨拉姆.哈伦调查报告，第页。

上的货物用称为红海船只的专门船只运往埃及[34]。

对于来自中国的货物，回历三世纪时候的伊本.哈尔达扎白也提到从货物清单或从他同时代的艾布.宰德提到的货物清单上看，主要货物是丝绸，其次是石榴子，而后是吉马哈乌（一种用金银线绣成的布）、麝香、沉香、马鞍、貂皮、陶土（瓷器）、麻醉药、肉桂、草药。伊本.哈尔达扎白补充说："中国东方的倭格地区向伊斯兰国家出口黄金、乌木，倭格地区可能指的是日本。[35]"

伊本.哈尔达扎白还对当时国际贸易运输活动利用伊斯兰征讨对丝绸之路各通道提供的统一情况进行了清楚的描述，这表现在商人自由选择丝路的南、北通道或两条通道相互交叉方面。他明确地谈到了那些操着阿拉伯、波斯、罗马尼亚、欧洲、安达鲁西亚、西西里岛等各种语言的拉扎尼亚犹太人。他说："他们从陆路、海路自东向西、从西向东，从马格里布带来仆人、女奴、侍者、丝绸、绸缎、人造革、皮毛和宝剑，他们从西海（地中海）口岸出发，进入埃及沿岸法尔玛，将商品运到苏伊士，而



34 扎吉.穆罕默德.侯赛因《中国与伊斯兰》，第页。
35 伊本.哈尔达扎白《世界沿革》，弘扬阿拉伯遗产社印刷。贝鲁特、回历1408年，第68、69页。

其它的地方，在那里将货物倾销掉，也许长期靠岸修理船只。[31]”

艾布.宰德对中国的特点谈得比较详尽，尤其是中国居民的风俗。回历三世纪末（公历九世纪）时期的政权体制、中国出口商品的种类等。他说：“他们(指中国人)拥有黄金、白银、珍珠、丝绸，而且非常之多……他们拥有优质的陶土（指瓷器），制成的茶杯如玻璃瓶，里面装满水外面可见，这就是陶土……运往中国的有象牙、乳香、铸铜、龟壳、犀牛角。[32]”

关于中国人对待阿拉伯商人的情况，艾布.宰德说：“海员从海上进入后，中国人扣留他们的货物，封存在仓库内，派人看守……直到另外的海员来了之后，而后十取三，其余的交给商人。国王所需的东西，立即以高价换取，不欺侮人。他们以50法库加拿走樟脑，一法库加等于一千非勒斯。如果国王不要，樟脑在市场销售则等于一半的价格[33]。从西拉夫驶来的中国船只到达吉达港后在那里停下，船

31 同上，第页。
32 同上，第页。
33《中国、印度消息》，约翰.苏凡.乔，第页。

航行一个月的时间。而后，船只驶向希尔康德，穿过希尔康德就来到了称为林贾巴鲁斯的地方。然后，船只驶向卡拉巴尔，从西尔康德到卡拉巴尔需一个月的时间。而后，船只驶向蒂尤玛，需航行十天；然后驶向康德尔加，需要十天；然后驶向辛夫，航程十天，在那里补充给养。补足淡水后，驶向辛夫劳，它是海上的一个岛屿，航程十天；而后驶向靠近中国门户的萨西海，那里有山，船只从沙捞越……到中国需要一个月的时间；而船只经过的山涧航行需要七天的时间。船只穿过山涧进入了小港湾，到达了中国成为汉府（广州）的停靠港。[30]"

苏莱曼.泰吉尔还谈到了中国船只和来自中国抵达阿拉伯海域阿拉伯船只所遇到的困难。他说："中国贸易停滞的原因之一就是那些进出口船只破裂或商人遭到抢劫，因而不得不长期停泊，将货物在非阿拉伯国家出售。也许大风将这些船只吹到也门或



30《中国、印度消息》，约翰.苏凡.乔，第页。

名为：艾布.宰德.穆罕默德.本.耶兹德.西拉夫，他是西拉夫总督伊本.阿姆.耶兹德.本.穆罕默德之子，回历303（公历915年）他离开西拉夫后定居在巴士拉。他是地理、历史学家《黄金草原》一书作者马斯欧迪的同时代人，马斯欧迪从他那里汲取了许多资料，因为艾布.宰德曾多次访问过印度和中国[28]。

现在我们再回过头来谈一谈原书的作者苏莱曼.泰吉尔。他对阿拉伯人称之为汉府的广州城描述说：它是船只的停泊港、阿拉伯人和中国人进行贸易的集合地；广州城里有一个有中国统治者委任的负责到那里去的穆斯林事务的官员，在节日，主持穆斯林的祈祷和讲经[29]。苏莱曼.泰吉尔还谈到中国船只从阿拉伯海湾前往中国及满载来自阿拉伯人国家的货物返回中国的海路情况。他说："大多数中国船只从西拉夫装货，而从巴士拉、阿曼等地装货的船只开往西拉夫，在西拉夫在装上中国船只。货物装好后，开始备足淡水，从那里驶向据说是现在的马斯喀特港。那里有阿曼山……一旦我们越过阿曼山，我们就来到了据说是现今阿曼的苏哈尔港……船只从那里驶向印度国，即库拉姆.麦利，从马斯喀特至库拉姆.麦利距离按平均风速需

28《中国、印度消息》，约翰.苏凡.乔，第653页。
29 同上，第7页。

方港口和贵重商品产地的中心海路，位于阿曼、阿拉伯联合酋长国、卡塔尔、巴林、沙特阿拉伯王国海岸的港口以及科威特海湾公海、阿拉伯河岸的港口从这一状况中受益，许多阿拉伯船只驶向中国。远航中国的阿拉伯人的船只大而牢固，能载很多的货物。为了赚取利润，这些船只可以在中国和阿拉伯半岛间的大洋、海域中不怕风险。这些船只的庞大引起广州人民的惊奇，人们使用高达几十英尺高的梯子爬上船舱。在一些口岸，这样的船只交纳的货物税约达2千迪尔汗，约等于一百第纳尔，而其它船只平均纳税十至二十第纳尔[27]。

我们掌握有回历三世纪初（公历九世纪）有关阿拉伯人和中国人之间贸易关系具有特殊重要性的阿拉伯史料，这就是《中国、印度消息》一书，作者佚名，不妨称为苏莱曼.泰吉尔。在这本书里，提及希拉夫（阿拉伯海湾的一个港口）的一个人，名叫艾布.宰德，艾布.宰德说他读了此书，他是在回历237年（公历851年）发现此书的，他为此书增添了他所了解的有关中国和印度的资料。艾布.宰德全



27《中国、印度消息》，约翰.苏凡.乔，第页，年，巴黎。

750年（回历133年）左右来到中国购买木材。[25]"

在阿巴斯王朝时期，中国唐朝统治者和阿巴斯人哈里发之间的政治、经济关系得到进一步加强，甚至在公历756年在肃宗继位后要求阿巴斯哈里发艾布.贾法尔支持他向篡夺其王位的人夺权。于是，曼苏尔派出一支穆斯林军队帮助他恢复了王位，夺回两个都城长安和洛阳。据说这些士兵后来没有回国，而是在中国定居下来，并同中国人通婚[26]。

中国和伊斯兰国家贸易关系在阿巴斯时代及以后的时期继续得到繁荣直至回历九世纪、公历第十五世纪末。阿拉伯半岛在历史上在推动这一贸易中再次发挥了独特的作用。阿拉伯的地理、历史史料和游记向我们提供了许多有关这一贸易情况的资料、故事和传说。下面我们根据回历三世纪、公历九世纪提到的一些史料按历史顺序，对一些史料作一些介绍:

在回历第二、第三世纪（公历九世纪）期间，阿拉伯海湾在来自于中国的海洋贸易中发挥着极为重要的作用。它作为连结阿巴斯王朝首都巴格达、东

---

25 扎吉.穆罕默德.侯赛因《中国与伊斯兰》，第页。
26 同上。

发生一件很有趣的事。这件事的主角是著名的将领卡泰白.本.穆斯里姆.巴西里，他出身于距沙特阿拉伯王国首都利雅得市不远的内志地区的阿拉伯半岛中部的一个部落，在公历705——715年阿卜杜.马立克.本.马尔旺倭麦尔哈里发时代，这位将领攻陷了布哈里城、萨马尔罕，到达中国边界。他立誓说他不他不踏上中国的土地决不离开。他向中国皇帝派出一个使团，经过同使团很长时间的对话，中国皇帝向他馈赠了丝绸、各种礼品，用中国土烧制成的镀金大瓷盘子，以表明他踏上了中国领土。卡泰白接受了礼品，踏上这片土地，驻足而返[24]。

同期的中国史料说：公历726年（回历108年），一位来自于西沙姆.阿卜杜.马立克哈里发的使者来中国见中国皇帝玄宗。中国的史料还指出公历8世纪（回历二世纪初），阿拉伯人取代了波斯人对丝绸贸易的垄断。这些史料还提及一位阿曼商人艾布.阿比德.阿卜杜勒.本.卡希姆于公历



24《塔卜里历史》，知识出版社，半岛事件部分，第6卷，第501页，回历96年。

同时也为穆斯林阿拉伯商人抵达中国，在中国居住，自由、公正、安全地经商提供方便，阿拉伯船只因此可直接抵广州港。

根据阿拉伯史料，在伊斯兰时代，中国和阿拉伯半岛之间的政治关系可追溯到四大哈里发时期。这些阿拉伯史料提及波斯国王非鲁兹.本.耶兹德，贾尔德.本曾要求中国皇帝帮助抗击穆斯林阿拉伯人军队的入侵，他们已占领波斯，杀害了非鲁兹的父亲。中国皇帝予以婉拒，以距离远为借口没有提供军事援助，只是派出了一位使者前往麦地那，解释非鲁兹的问题。据说拉希德.奥斯曼.本.阿凡哈里发派了一位将领陪中国使者于公历651年返回中国。中国的皇帝款待了这位穆斯林将领[22]。中国的史料在公历七世纪初第一次提到了穆斯林，当时的中国史学家提到了在麦地那王国出现的之一新的宗教。中国的史料还指出一些穆斯林在唐朝（公历618——906年）初到达广州，得到中国皇帝的允许后在广州居住。他们为自己建造了有别于中国住房的漂亮的私宅[23]。在阿拉伯史料中，有一个有名的故事，在倭麦尔王朝时期，在中国人和穆斯林传教士之间

---

22 塔卜里《王国史》，第4卷，第264页；第5卷，第73页。
23 扎吉.穆罕默德.哈桑《中国和伊斯兰艺术》，阿拉伯先锋出版社，贝鲁特，第页，回历年。

的强大的国家。通过向其他地方的迅速传播，伊斯兰国向东西延伸，包括了萨珊和拜占庭两大势力的版图。公历八世纪一开始，穆斯林的势力就扩展到了中国西部的边界。因而，陆上丝路和海上丝路的大部分地区都处于伊斯兰世界之中，屈服于穆斯林的势力。从而在中国、各主要伊斯兰国家，特别是在阿拉伯半岛之间的贸易关系史上揭开了新的一页。

伊斯兰的征讨导致了一个世界性的、大的经济集团的形成，包括埃及、北非、阿拉伯半岛、沙姆地区、伊拉克、伊朗以及中亚大部分地区；同时在阿拉伯海湾和红海的历史上第一次出现了一个统一的政权，而中国对伊斯兰的兴起所采取的和平立场，对中国人和旧世界所产生的这一最大的经济实体之间的贸易的发展则产生了很大的影响，因为中国人没有介入同快要接近他们边界穆斯林的角逐，而是理智的与新的国际状况保持和谐，当时世界力量的对比是发生了变化的，反而迅速地同穆斯林建立了和平的关系，进一步发展贸易，并从穆斯林在陆路和海路丝路通道上确立的安全、稳定中获益，中国人自己将货物运到伊斯兰世界，他们的船只向东驶进海湾、红海、也门沿岸和哈德拉毛的阿拉伯港口；



服埃塞俄比亚人的势力[20]。

另一方面，埃塞俄比亚的商人在同海湾阿拉伯和波斯商人争夺东方的贸易中并没有取得成功，因为阿拉伯和波斯商人已在锡兰、印度立稳脚跟，在东方贸易中长期起着中介的作用，因而拜占庭和埃塞俄比亚的计划流产，拜占庭人和埃塞俄比亚人的美梦最终破灭。已从海上抵达也门的萨珊军队对在也门人的帮助下驱除了埃塞俄比亚人，也门人在他们的国家宣布向埃塞俄比亚起义。很显然控制中国、印度贸易利润已成为回历六世纪阿拉伯半岛上所发生事件的主要原因。贾瓦德.阿里博士认为艾卜拉哈对麦加发动的征讨其目的不仅要毁坏天房，而且也出于经济、政治的动机[21]。显然，毁坏天房（未实现）只是控制古莱什人和阿拉伯人的一种策略和象征。

公历七世纪初，阿拉伯半岛上发生了一件改变历史进程的重要事件，这就是真主授命其麦加的先知穆罕默德传播伊斯兰教。在几年之内，这一思想得到传播，遍及阿拉伯半岛，建立了以麦地那为中心

20 同上，第7卷，第282页。
21《阿拉伯历史诠释》，第7卷，第282页。

拜占庭人对萨珊人垄断东方的贸易、使得他们从中国的丝绸贸易中赚不到钱大为不满，企图打破这一垄断，因而借助埃塞俄比亚人，制定了一项战略计划，旨在由埃塞俄比亚人控制红海和也门沿岸，将沙姆和埃及与印度洋东方贸易的各港口分开。于是他们帮助埃塞俄比亚人控制也门。据说公历525年运送已占领也门的埃塞俄比亚士兵的船只是拜占庭的船只，是皇帝命令将这些船只开往埃塞俄比亚的[18]。公历531年，朱斯坦炎皇帝派使团前往阿克苏姆就购买中国丝绸和其他印度商品进行谈判，将这些商品卖给拜占庭人。对此，埃塞俄比亚人表示同意[19]。为了完成这一计划，埃塞俄比亚人在也门站稳脚跟后，开始向汉志扩展势力，致力于控制阿拉伯红海沿岸，通过陆路在沙姆和埃及与拜占庭人进行联系。于是公历571年，也门总督艾卜拉哈.哈比什发动征讨，占领了麦加，吞并了汉志，打击古莱什人在冬、夏季的贸易活动。冬季，麦加的商人前往也门购买来自东方的商品，在夏季到沙姆地区出售。但艾卜拉哈的征讨没有取得胜利，也没有使麦加屈



18 《阿拉伯历史诠释》，第2卷，281—282页。
19 《阿拉伯历史诠释》，第2卷，第282页。

鲁斯进行征讨，从阿拉伯半岛的西北部进人半岛，沿陆路直达红海南岸，但终遭失败。但失败促使皇帝鼓励罗马海员进入阿拉伯海，直抵印度，在同中国和印度的贸易中取消了阿拉伯这个中介，在他的时代，每年前往印度的船只达一百二十艘。[16]

在拜占庭时代，阿拉伯海湾和也门沿岸的港口利用了萨珊人和拜占庭人之间的经济争夺从而获益。萨珊人极力想限制拜占庭人同印度的海上直接贸易，因而在印度洋和阿拉伯海湾航行的拜占庭人的船只减少，他们的船只抵达曼德海峡和非洲海岸，在那里装运东方货物。萨珊人在控制印度、锡兰、中国通向阿拉伯海湾的海洋贸易中取得了成功，没有任何人与之竞争。东方的货物经苏哈尔和巴林各口岸进入伊拉克的艾卜拉港。马斯欧迪说："中国和印度的船只到达亲萨珊人的希尔国王那，进入幼发拉底河，停泊在艾卜拉港。[17]"从伊拉克，中国的货物运往沙姆，卖给拜占庭人，其中最重要的商品是中国的丝绸，当时在拜占庭人那里销售量很大。但

16《阿拉伯人航海术诠释》，第2卷，第43—48页。

17 马斯欧迪《黄金草原》，黎巴嫩作家出版社，贝鲁特，第一卷，第90页，1982年。

那里高价出售。但亚历山大的计划在实施之前他就去世了，感谢真主，他的计划随他的死以失败告终[14]。在亚历山大在埃及的继承人时代，托罗密人重开了联结尼罗河、红海和地中海的古运河，公历前185——146年，与托罗密二世命令重开这一运河，船只从埃及进入印度。为保护东方海上的贸易，托罗密人安排希腊侨民在红海的一些港口居住，并给他们的定居点起了希腊名字。其中的艾姆布鲁尼港，该港口据认为位于沙特阿拉伯王国西北的瓦季港处，但在红海沿岸发掘的古迹证明艾姆布鲁尼位于法尔散岛，在那里确有希腊式建筑遗存和希腊的雕刻。当然，本篇论文不适合展开讨论这一题目，我只是抛砖引玉。



在罗马时期，奥斯图斯皇帝企图重温亚历山大的旧梦——控制阿拉伯半岛及其水域，但他的梦想也未能实现。希腊历史学家斯特拉本尼提到罗马皇帝对自古以来流传的传说垂涎：阿拉伯人非常富有，他们用香料和宝石换取黄金、白银。因此，于公历前24——前25年皇帝派他在埃及的总督伊利尤斯.卡

14 贾瓦德.阿里，《阿拉伯历史诠释》第卷，第、页。
15 哈桑.萨利赫.沙海卜《阿拉伯人的航海术》，第页。

些酷爱财富的民族，他们贩运的货物有的是贩运来的，有的不完全是贩运，而是按货物清单提供，清单上的货物除了其它东西外，还包括绣花服装、大黄、番红花、肉桂、雕塑、绘画、雕刻等，清单上的一些货物很可能是从东方输入的。”[13]

但对途径红海的东方贸易的控制权并非在公历前的几个世纪内一直掌握在阿拉伯人的手里，因为这一贸易已将他们和他们的国家拉进国际角逐和竞争的舞台，将他们卷进同地中海沿岸欧洲列强直接的对抗之中：首先是希腊，其次是他们的同盟者罗马人，然后是拜占庭人。因而当时红海的状况并不比阿拉比海湾的状况好多少。希腊人刚一控制阿拉伯半岛周围地区埃及、沙姆和伊拉克就迅速将海上丝绸之路予以完全控制，对此，阿拉伯商人和海员并没有表示不满。马其顿的亚历山大还制定了一项控制阿拉伯半岛沿岸的计划，旨在全部控制半岛的领土，进入东方商品的产地，而不是坐等中国和印度的商品用船或阿拉伯骆驼商队运到埃及和沙姆，在

---

13 吉卜拉.易卜拉欣.吉卜拉《斯特拉布尼地理中的阿拉伯国家》，伊拉克科学协会杂志第卷，一页，回历年（公历年）。

最早定居在埃及南部沿岸的阿拉伯人，从事托罗密人的贸易，到达埃及沿岸的红海港口。一些学者认为巴立米人属现在仍定居在瓦季港地区的巴立部落[10]。

公历前一世纪，经由也门和阿曼港口的东方贸易繁荣起来，控制阿曼南部水域的沙布王国的一位国王在佐法尔地区建了一个港口，原称耶姆海拉姆，成为航向东方船只的停靠港[11]。在这期间访问过这一地区的希腊旅行家描述过红海南北港口贸易活动的情况。关于木扎（水哈）港，厄里特利亚航海游记的作者说：他发现这个港口船只拥挤不堪，船主、阿拉伯船员和所有的人都在忙于做买卖，港口属于希木叶尔国王卡尔巴伊勒[12]。在红海的北部，迪丹和利哈延王国参加途径他们港口的海洋贸易。生活在公历前一世纪的斯特拉本尼描述过他们的同盟者奈伯特人的贸易活动，他们控制了红海北部的不少港口，如鲁基.库非（达巴北部的哈利巴港）、阿克拉.库米（瓦季南部的卡尔卡玛码头）。他说："货物从鲁基.库非运往佩特拉，从佩特拉运往腓尼基，从腓尼基运往其它地方。"他说："奈伯特人是一



10 阿里.阿班著《王国西北部——历史、古迹研究》，利雅得大使印刷厂14号，第142页。
11 伊斯迈尔.艾敏《阿曼人——航海的先驱》，第页。
12 哈桑.萨利赫.沙海卜《阿拉伯人的航海术》，第页。

水域航行，抵达索克特拉岛、亚丁海岸、苏哈尔、巴林和艾卜拉港口。在这期间，在这些港口居住有来自印度的侨民[7]。在海湾水域航行的印度船只一直享有盛名，伊斯兰前的一位名叫拉比德.本.拉比阿的诗人对印度的船只这样形容：纵横海上，准确无误[8]。

现在我们将话题转到海上丝路另一条通道上来，这就是那条通向红海抵达埃及和地中海沿岸之路。我们发现在阿拉伯半岛南部和沿红海沿岸对岸陆路的北部地区建立的阿拉伯王国已控制了进入红海的东方贸易和航海权，这是因为红海多珊瑚礁，而通过其深海水道和出入这些港口需要的经验帮了阿拉伯人的大忙，他们热衷于掌握这些资料。有一位也门商人的故事，他叫玛阿尼.宰德，在埃及的吉萨发现了一块上面刻有他名字的雕刻，雕刻上记载了埃及给他的布匹，要他用船运走。这可能是发生在托罗密二世时期（公历前285——前246年）的故事[9]，巴立米阿拉伯人原是汉志北部沿岸的居民，他们是

---

7 同上，第256、284页。

8 贾瓦德.阿里著《伊斯兰前的阿拉伯人历史的论述》，贝鲁特，百万人知识出版社，年第三版，第卷，《拉比的集诠注》，第142页。

9 同上，第264页。

伏。在公历三世纪初陷落于波斯的法尔西人王朝时期，来自印度、中国的海湾贸易受到打击，有些萧条，因为法尔西人鼓励中国的贸易通过波斯走陆路。但他们的继承人萨珊人的政策与此相反，鼓励通过海上丝路的贸易，对阿曼北部、巴林和哈加尔沿岸的港口又关心起来[5]，艾布鲁克斯（艾卜拉）港在同中国、印度的贸易中又焕发青春，发挥了重要的作用，成为阿拉伯海湾公海上的重要港口之一，两河流域和波斯的产品出口到印度、中国，运回檀香木、乌木、中国丝绸，在艾布鲁克斯港设有征税的海关中心[6]。

我们尚未发现有关阿拉伯人船只在公历前的历史时期或在公历初的几个世纪抵达中国沿海或中国人船只抵达阿拉伯半岛港口的史料和证据。但一些史料表明由海上丝路运抵印度的中国货物是由中国和印度船只运输的，而由印度、锡兰市场运往阿拉伯半岛港口的货物是由阿拉伯、波斯、印度船只运输的，因为在伊斯兰的时代，印度船只就已在阿拉伯



5　伊斯迈尔.艾敏著《阿曼人——航海的先驱》，第页。
6　贾瓦德.阿里著《伊斯兰前的阿拉伯人历史的论述》，贝鲁特，百万人知识出版社，年第三版，第卷，第页。

鲁哈的船只进入阿卡德港[3]。众所周知，马干即阿曼，达勒盟即巴林，马鲁哈即印度。从很早以来，波斯人也企图与阿拉伯人竞争这一贸易的利益。公历前(521——485)年在大流士皇帝时代，波斯人发动了一次征讨，从阿拉伯海湾到苏伊士湾包围了阿拉伯半岛并取得成功，并抵达埃及，旨在控制海上丝路的两条通道：阿拉伯海湾通道和红海通道，从而控制远东的贸易，将阿拉伯半岛的阿拉伯人排挤出去。但大流士国王征讨所取得成功的维持时间并不长，而且在历史上也只有这一次征讨，因而他们还称不上是冒险家[4]。同样，希腊人也企图控制红海和阿拉伯海湾的航海权，他们在现在的科威特国法拉卡岛上建立了定居点。在过去的时代，波斯人控制了途径阿拉伯海湾到中国、印度的贸易。但他们的控制并没能剥夺阿拉伯人有效地参与这一贸易活动，因为阿拉伯人有着长期在印度洋航海、造船的经验和丰富的知识。由于波斯人需要作为中国、印度船只航行起点的阿拉伯人的港口，因而阿拉伯人与波斯人对东方贸易的争夺在过去的时代此起彼

3　伊斯迈尔.艾敏著《阿曼人——航海的先驱》，1990年伦敦第一版，利雅得—利斯出版社，第11页。

4　哈桑.萨利赫.沙海卜著《阿拉伯人的航海术》，年贝鲁特殴达出版社，第页。

在本论文中，我想谈谈海上丝绸之路的南路，阿拉伯半岛及其海域构成了这条丝绸之路的重要部分和中枢。提起这条路，就不得不谈到中国和阿拉伯半岛之间的贸易关系史。

中国人自公元前各时期以来便航行在印度洋水域，他们的船只在中国港口和西印度港口之间进行远航。阿拉伯人也是如此，他们的船只从阿拉伯海湾和也门沿岸港口启航，前往西印度港口和印度南部沿岸，在那里同中国商人汇合，从中国商人和印度商人那里获得中国和印度的商品并向他们出售阿拉伯半岛出产的贵重商品，其中最贵重的商品有香料、铸铜、乳香、珍珠等。由于这些中国、印度商品运到阿拉伯半岛的港口，阿拉伯商人便可以通过海运或通过陆路商队运输到波斯、两河流域、沙姆、埃及和埃塞俄比亚沿岸，许多阿拉伯人从经营他们半岛生产的产品和与印度、中国的进口贸易中发财致富。然而阿拉伯人和效仿他们从事远东贸易的半岛地区的人民获得的财富引起一些势力的不满，因此从公历前三千年末，亚述人就企图控制阿拉伯人作为中介所进行的东方贸易。一份古文献记载阿卡德国王赛尔贡（公历前2300年）成功地使马干、达勒盟和马



从那里经陆路通往西班牙和西欧各国[2]。在这条路上有不少大的城市和古都城。由于这条路，这些城市成了重要的贸易和文明的中心，为历代各国人民间的经济和文化的交融和联系做出了贡献。

另一条路则称为南路，即始自中国广州港的海上丝绸之路，经中国海，印度次大陆沿岸进入阿拉伯半岛海域。又分成两条：一条向北进入阿拉伯海湾水域到达波斯和两河流域；另一条向西到达也门和埃塞俄比亚沿岸，而后进入红海到达汉志沿岸和位于欧洲、北非的地中海沿岸国家。

由这两条主要路线还衍生出一些支路，通向四面八方，有的通向中国的东部，有的远达北欧和非洲腹地。通过这些道路，不仅运送货物，还传递着文化、思想，更有传教士、旅行家、冒险家、探险者往来在这些路上，因而丝绸之路实际上是一条联结各国人民的国际贸易和文明交融之路。

---

2 英国大百科SILK ROADSTINAOT条。大百科估计陆上丝绸之路长八千海里，这一距离将位于大西洋的西班牙的卡迪斯和位于太平洋的中国上海两个城市隔开。这条路经过西班牙的巴拉尼斯山脉，法国、意大利地中海的北岸直到贾努瓦、罗马、威尼斯、巴林迪兹，从那里有海陆到君士坦丁（伊斯坦布尔），而后前往布哈里、萨马尔罕、喀什、费尔干南，由此分成两条路，一条穿过塔克拉玛干大沙漠边缘；另一条船过沙漠南部边缘到达安息城、夏玉关、云门，接近了中国长城的大门。从那里与主要的帝王之路会合，而后到西安，到上海结束。有人认为还有另外一条丝路联结中国与印度和亚洲东南部。请查阅萨米《在丝路途中》，第21页。

在长达几千年的人类史中，东方一直是古世界贸易中最为畅销的贵重商品的产地，除了生产这些商品外，远东、近东的东方人民同时也在运送这些贵重商品到当时已知的世界三大洲各地消费者手中还发挥了重要的作用。

古世界国际贸易最具重要性的世界中心自东向西，其次的另一中心自西向东走向，这两个中心间的贸易通过陆路和海路进行，一些欧洲学者将其称为丝绸之路，这是因为商人们在这条路上所运输的最贵重的商品是中国的丝绸。[1]

始自中国东部的丝路主要有两条:

一条是北路，这是始自中国到欧洲的陆上丝路，途经中亚、纳托利亚高原直到地中海东岸的安塔基亚，而后由海路 通向意大利海岸，



1 这一称呼是上一世纪后期的事，据认为首先称此称呼的人是欧洲地理、地质学家法尔迪南德.冯.利什特芬，他是在他的关于到中国西部的冒险游记中提到之一的名称，请查阅《在丝路途中》、年大马士革第一版，第、54、55、58 页。

中国和阿拉伯半岛之间的贸易关系史

沙特国王大学文学院考古、博物馆系主任
阿里.本.易卜拉欣.哈米德.阿班

就像沙特艾勒母靠公司与中国新努比克公司2005年7月在中国东北的合作，它占原油小型过滤所有权的45%，同年该公司与福建石化入伙。在与中国庞大的石化公司艾克松目拜利合作项目中花费达到3.5百万美元。与福建公司合作项目包括在大约600个加油站设推销石油产品，都由新公司掌管。

在2005年沙特各大公司与中国相同公司在水泥工业、电信工业和地下建设等工业领域签定了数十亿的工贸交易。

两个友好国之间的兴盛关系无疑是反映在军事战略上的合作梦想，同时也说明在沙特阿拉伯王国人民与中华人民共和国人民间的各个领域加深历史关系的愿望。为两个友好国的高尚利益而服务，也许这知识性的学习能阐明阿拉伯岛与中国间的贸易关系史，它起始于古代，在文化建设与贸易的相互作用下延续了几千年，这就是我们所希望在现代完成加强它与发展它。



萨立哈·阿布都热哈



双方都认为中东和平工作必须从土地和平开始，中国多次在联合国拥护巴勒斯坦人民权力合约草案，并让它真正成为一个独立的国家。

2004年9月8日，中国外交部长李肇星访问吉达市，双方都同意从有秩序的政治话题开始。在两个友好国家外交部长的主持下成立了中沙合作委员会。从九十年代末迄今为止在两国之间已有多次的迫切会晤与双重会议，促使两圣地公仆阿布都拉·本·阿布都阿奇滋国王于2006年1月（22-24）日对中国访问，这是沙特皇王首次访问中国，随同人员有很多沙方负责人和企业家，还有大约20位沙特记者与文化人士。

国王陛下和尊敬的中国主席胡锦涛已经签署了五条专项条款，协同在经济、文化与知识参与的合作。这五个专项条款包括在石油、天然气和矿藏领域的合作，中国是世界第二大石油消费国，从沙特阿拉伯王国进口石油需求量达%。　　中沙两国的友好与合作认为是文化与文明自身的长久利益，沙特高教部已经着手为高校在读学生面前打开到中国大学深造与硕博学习的领域。正如已签定的沙特发展基金，协同为了发展多面设计与文明的中国城市阿克苏，中沙双方同意合作，同时也在职业培训领域的合作。



沙特阿拉伯王国与中华人民共和国在能源领域有着紧密相连的极强关系，年沙特阿拉伯王国已经给予中国新努比克公司勘探天然气的特权，这个特权包括在四分之一的空旷沙漠中开展平方公里的区域，沙特艾勒母靠公司与其合作，占创办这一宗旨新公司资金所有权的%。



伊斯兰从公元六世纪传播至今在中国的各个角落，加入伊斯兰教的大约有二百万中国穆斯林，他们在两万四千多个清真寺里做礼拜，他们现今大约有45000阿訇在十多个伊斯兰系和另外一些在国内不同角落的伊斯兰学校任教。

在现代，中华人民共和国同情于阿拉伯问题，它曾经是第一个承认巴勒斯坦解放组织的国家，并且支持巴勒斯坦参与一些国际会集。也支持中沙两国贸易与多种商品的连续交易，在没有建立外交关系前也一样。两国自1990年建交以来是双重关系的强力推动，两国间有明显的贸易增加，就2005年已超过了14.5亿美元。

政治方面以两圣地公仆为领导的政府，阿布都拉·本·阿布都阿奇滋国王所建立的政体是开放政策与东亚一些国家的经济扩充，特别是中国。两圣地公仆阿布都拉·本·阿布都阿奇滋国王在他任王储时已经对东亚的一些国家进行国事访问，最重要的是1998年10月对中华人民共和国的访问，当时尊敬的江泽民主席接见了他，同时中国国务院总理也接见了他。紧接着第二年1999年11月尊敬的中国主席对沙特阿拉伯王国进行正式访问，如同2000年10月苏尔旦·本·阿布都阿奇滋王储对中国的正式访问，与中国领导从政治、军事战略方面进行重要会谈。



两国元首特别是对阿拉伯地区长期和平与稳定交换了意见，恢复巴勒斯坦人民主权，解放耶路撒冷被占领的土地，这是建立长期和平与保证认可它是世界主要部分的基础。



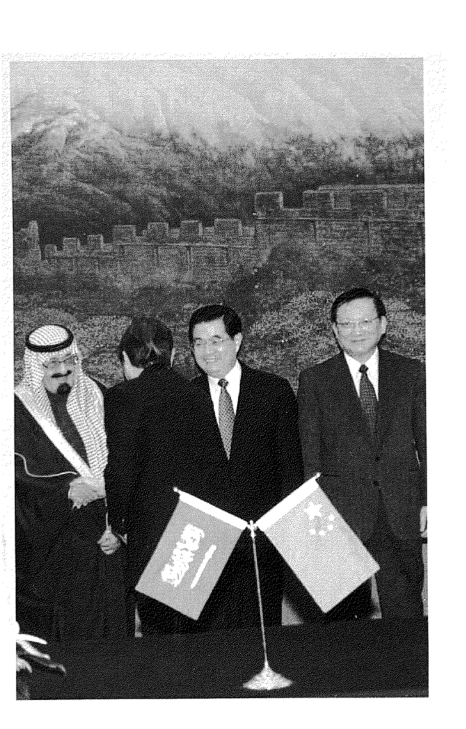


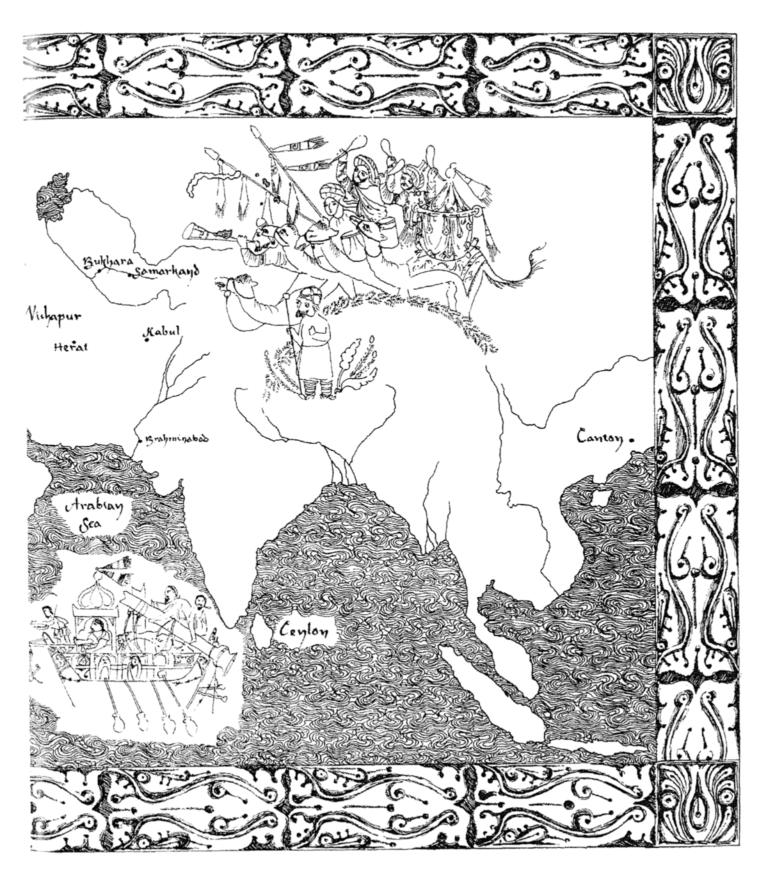
中沙关系

中沙关系历史悠久，中国与阿拉伯的相互往来从很多世纪前就已经有了。公元前一世纪阿拉伯贸易与航海家到达中国的南方，随后两国间兴起瓷器、香料、橡胶与纺织品的贸易，当时阿拉伯航海家控制着阿拉伯海与非洲东部和阿拉伯半岛的南面与海湾之间的三角贸易，另一面是与印度西岸间的贸易。当时这些航海家扩大航海志向，驶向印度海岸后的东海，直达东南亚的跟前，从那里几经曲折之路从中国的南方港口出入。根据一些历史资料指明，一些中国商人与航海家到访过阿拉伯半岛的南方港口，到达红海东岸港口，也许这些航海中最著名的就是中国穆斯林航海家郑和的航海了，在公元1405年明朝统治间，他曾到过亚洲以南和阿拉伯半岛的海岸以及非洲等地的三十七个国家，同时也参观过麦加与阿拉伯海湾的一些海岸。



从两国贸易与文化交叉期间，部分中国人了解了阿拉伯文明与伊斯兰文化后进入了伊斯兰教，就这样区域性的贸易带来文明与文化的复制，影响着中阿人民史，在人们的生活、文化与社会记忆中都留下了不可磨灭的痕迹。





Bukhara
Samarkand
Vishapur
Kabul
Herat
Brahminabad
Canton
Arabian
Sea
Ceylon

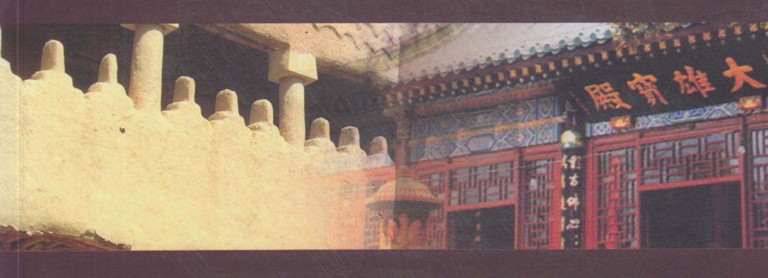

Genoa
Pisa
Constantinople
Madinat al-Zahrah
Cordoba
Elvira
Palermo
Sicily
Tunis
Kairouan
Mediterranean
Sea
Fes
al-Qala
Antioch
al-Mina
Aleppo
Rakka
Apamea
Damascus
Cairo
Jerusalem
Alexandria
Teheran
Samarra
Baghdad
Al-Kufa
Basra
Susa
Persian Gulf
Red Sea
Jiddah
Mecca
Sana
Yemen
Aden
Kilwa





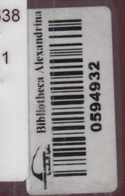


مكتبة الملك عبدالعزيز العامة
King Abdulaziz Public Library
阿布都阿奇滋国王公共图书馆



中国与沙特阿拉伯王国

中国与阿拉伯半岛之间的贸易关系史



作者：阿里.本.易卜拉欣.哈米德.阿班